

UNIVERSIDADE DE LISBOA

Faculdade de Letras

Departamento de História



**O PORTO DE CASCAIS DURANTE A EXPANSÃO
QUATROCENTISTA**

Apoio à Navegação e Defesa Costeira

Marco Oliveira Borges

Dissertação de Mestrado em História Marítima

Lisboa

2012

UNIVERSIDADE DE LISBOA

Faculdade de Letras

Departamento de História



**O PORTO DE CASCAIS DURANTE A EXPANSÃO
QUATROCENTISTA**

Apoio à Navegação e Defesa Costeira

Marco Oliveira Borges

Aluno n.º 36 906

Dissertação de Mestrado em História Marítima apresentada à Faculdade
de Letras da Universidade de Lisboa sob orientação do
Professor Doutor Francisco Contente Domingues

Lisboa

2012

ÍNDICE

Resumo/ <i>Abstract</i>	9
Palavras-chave/ <i>Keywords</i>	9
Principais siglas, sinais e abreviaturas	10
Agradecimentos	12
Introdução	16
1. Tema e metodologia	16
2. Breve alusão ao estudo dos portos em Portugal: estudos, métodos e problemas	21
CAPÍTULO I – A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO	32
1. Situação e meio geográfico	32
1.1. O litoral (relevo e solo)	33
1.2. O clima	34
1.3. A vegetação	35
1.4. Fontes e cursos de água	35
1.5. Vias de acesso	36
2. Portos locais e infra-estruturas portuárias	37
2.1. O porto de Colares	37
2.2. O porto do Touro	39
2.3. O porto de Cascais: antiguidade e ocupação	41
2.3.1. O espaço físico portuário: infra-estruturas, tipo de porto e sua extensão	42
2.3.2. Estruturas de assistência social: hospitais, ermidas, confrarias?	54
3. Condicionalismos	61
3.1. O problema da entrada na barra: condicionalismos físicos e humanos	61
3.2. Os pilotos da barra do Tejo	62
3.3. Escalas atestadas em crónicas e relatos de viagem	67
CAPÍTULO II – A ESTRUTURAÇÃO SÓCIO-ECONÓMICA	82
1. A sociedade	82
1.1. Organização político-administrativa	82
1.2. Demografia e tecido social	85
2. A produção económica	88
2.1. Agricultura e pecuária	88
2.2. A caça	89

2.3. O pescado	90
2.4. A exploração de pedreiras: o caso do calcetamento da Rua Nova de Lisboa	91
3. O movimento comercial marítimo	92
3.1. O movimento comercial interno	93
3.1.1. O porto de Cascais: centro económico de um pequeno <i>hinterland</i>	94
3.2. O movimento comercial externo	102
3.2.1. As galés de Veneza	103
3.2.2. Os navios da Bretanha	111
4. Controlo fiscal e alfandegário	114
4.1. Inserção no almoxarifado de Sintra	114
4.1.1. Os impostos (dízimas e sisas): problemas e nomeações	115
4.2. Controlo alfandegário	117
4.2.1. Regulamentação do movimento comercial marítimo	117
4.2.2. O contrabando	122
CAPÍTULO III – O APOIO ÀS EXPEDIÇÕES MILITARES A MARROCOS	127
1. Senhores de Cascais nas expedições de conquista	128
1.1. Ceuta (1415)	128
1.2. Tânger (1437)	131
1.3. Alcácer Ceguer (1458)	133
1.4. A campanha marroquina de 1463-1464	134
1.5. Arzila (1471)	135
2. Senhores de Cascais nas expedições de socorro	139
2.1. Ceuta (1418-1419)	139
2.2. Graciosa (1489)	141
3. Cascais no serviço militar e abastecimento	144
3.1. Forças de combate e recrutamento	145
3.2. Privilégios, isenções e as ligações de D. Álvaro de Castro	148
3.3. Consequências sócio-económicas do recrutamento militar	152
3.3.1. Possíveis consequências no quotidiano cascalense	152
3.4. Abastecimento: o contributo cascalense	158

CAPÍTULO IV – O SISTEMA DE DEFESA COSTEIRA: O COMPLEXO GEOGRÁFICO SINTRA-CASCAIS-LISBOA	165
1. Problemas marítimos: a pirataria e o corso	166
1.1. Dos ataques viquingues ao corso Quatrocentista	166
2. Estruturas do sistema defensivo	174
2.1. Do Garb al-Andalus à "Modernidade": continuidade de espaços ocupados?	174
2.1.1. O castelo medieval	183
2.1.2. A torre de Cascais	186
3. Formação de armadas e patrulha costeira: a importância de Cascais	198
Conclusão	207
Anexo documental	214
Fontes e Bibliografia	223
I. FONTES	223
II. BIBLIOGRAFIA	229

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 – Modelo de construção portuária	30
Fig. 2 – Principais portos marítimos e fluviais (sécs. XIII-XV)	31
Fig. 3 – O termo de Cascais nos séculos XIV-XV	36
Fig. 4 – Porto do Touro visto do Espigão das Ruivas	40
Fig. 5 – Sítio arqueológico do Espigão das Ruivas	40
Fig. 6 – Pormenor da vila de Cascais presente na gravura publicada por Georg Braun e Frans Hogenberg [...]	44
Fig. 7 – Gravura que destaca a vila e porto de Cascais publicada por Germanus Adlerhold	44
Fig. 8 – Planta da vila de Cascais nos finais do século XV	52
Fig. 9 – Planta da vila de Cascais da autoria de Vincenzo Casale (1590)	53
Fig. 10 – Pormenor da baía de Cascais entre a praia da Ribeira e a fortaleza de Stº António da Barra	53
Fig. 11 – Concelho de Cascais em meados do século XIX	54
Fig. 12 – Ermida e Farol da Guia na actualidade	60
Fig. 13 – Igreja dos Navegantes na actualidade	60
Fig. 14 – Rotas de ida e volta seguidas por Colombo nas duas primeiras viagens ao serviço de Castela	76
Fig. 15 – Réplica da nau <i>Vitória</i> [...] atracada em Cascais sob forte nortada [...]	81
Fig. 16 – Foz do antigo rio de Colares, actualmente relegado à categoria de ribeira (praia das Mações)	96
Fig. 17 – O porto de Cascais na actualidade com a serra de Sintra como pano de fundo	100
Fig. 18 – Portos principais da navegação portuguesa ou com Portugal (sécs. XIV-XV)	112
Fig. 19 – O complexo da Europa atlântica no século XV	126
Fig. 20 – Torre-porta que resta das muralhas do castelo medieval de Cascais [...]	138
Fig. 21 – Conquistas e feitorias cristãs no Norte de África (sécs. XII-XV)	143
Fig. 22 – Os Portugueses em Marrocos (sécs. XV-XVI)	144
Fig. 23 – O complexo das ilhas e do Noroeste africano (séc. XV)	163
Fig. 24 – Exploração da costa ocidental africana. De Tânger a Arguim (1415-1443)	164
Fig. 25 – Arcada subsistente do terraço do palácio de D. Dinis de Melo e Castro	177
Fig. 26 – Vestígios arqueológicos do Alto da Vigia	180
Fig. 27 – Pormenor de Sintra com base na <i>Carta Corográfica de Portugal</i> [...]	182

Fig. 28 – Panorâmica de Sintra com destaque para os principais locais (vermelho) e estruturas (verde) em estudo	182
Fig. 29 – Pormenor do castelo medieval de Cascais segundo a gravura de Braun e Hogenberg	185
Fig. 30 – Torre-porta que resta das muralhas do castelo medieval de Cascais	186
Fig. 31 – Torre de Cascais na <i>Genealogia [do Infante D. Fernando]</i>	190
Fig. 32 – Pormenor da torre de Cascais segundo a gravura de Braun e Hogenberg	190
Fig. 33 – Tron para artilharia da muralha exterior da torre de Cascais [...]	190
Fig. 34 – Praia do Quartel (1870)	191
Fig. 35 – O complexo geográfico Sintra-Cascais-Lisboa	195
Fig. 36 – Principais castelos e fortalezas ainda em actividade nos séculos XIV e XV	196
Fig. 37 – Gravura contida no manuscrito da <i>Genealogia do Infante D. Fernando</i> existente na <i>British Library</i> (c. 1530-1535)	197
Fig. 38 – Correntes de ferro que uniam ambas as margens do Tejo segundo A. Gregório Freitas (1868)	206

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro n.º 1 – 1.º abastecimento em Cascais das galés de Veneza	106
Quadro n.º 2 – 2.º abastecimento em Cascais das galés de Veneza	107
Quadro n.º 3 – Dados sobre os navios tomados em Cascais durante o século XV	173

À memória de Benjamim Amaral dos Santos, o *Atleta*,
Mestre conhecedor deste mar.

“Em beneficio dos navegantes formou a natureza em sua praya huma angra espaçosa em figura de meya Lua, que, principiando na parte Occidental, onde se vê um fortíssimo Castelo, vay correndo para o Oriente, em distancia de meya legoa, e termina em outro, com a invocação de Santo Antonio”.

Fr. Jerónimo de Belém

“Costeando dali para o interior, na direcção do norte, depara-se com a fortaleza de Cascais, onde os navios de carga, ancorados em porto amplo e abrigado, esperam a maré e a monção”.

Damião de Góis

Resumo

Nesta dissertação pretendemos estudar o funcionamento e as dinâmicas portuárias de Cascais durante a expansão marítima portuguesa Quatrocentista, altura em que esta vila já se distinguiu como centro económico exportador de um pequeno *hinterland* onde se destacavam as produções provenientes de Colares e de Sintra.

Será dada especial atenção às vertentes de apoio à navegação e defesa costeira. Neste sentido, e face às condicionantes geográficas, veremos as águas de Cascais como escala quase que obrigatória para todo o movimento marítimo com destino a Lisboa e o seu território como parte integrante de um complexo defensivo que se estendia de Sintra até à capital do Reino, o qual terá começado a ganhar forma durante o período de ocupação islâmica da Península Ibérica.

Abstract

In this dissertation we intend to study the working methods and dynamics of the port of Cascais throughout the maritime expansion of the fifteenth century, when this community was the economic and trade centre of a small *hinterland* with most of the output coming from the region of Colares and Sintra.

Special attention will be given to the navigation support and coastal defence dimensions. In this sense, and in view of the geographical constraints, we will see Cascais waters as a mandatory stopover for all maritime motion with destination to Lisbon and its territory as a part of a defensive complex that extended itself from Sintra to the capital of the Kingdom, which had started to take shape during the Islamic occupation of the Iberian Peninsula.

Palavras-chave: porto de Cascais, apoio à navegação, corso, defesa costeira, complexo geográfico

Keywords: port of Cascais, navigation support, privateering, coastal defence, geographical complex

Principais siglas, sinais e abreviaturas

Arquivos e outras instituições

AGS – Archivo General de Simancas

AHMC – Arquivo Histórico Municipal de Cascais

AHSCMC – Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

AML – Arquivo Municipal de Lisboa

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

FLUP – Faculdade de Letras da Universidade do Porto

ICC – Institut Cartogràfic de Catalunya

IGP – Instituto Geográfico Português

MASMO – Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas

Elementos de referência de documentos

doc. – documento

fl. – fólio

liv. – livro

mç., mçs. – maço, maços

n.º – número

pt. – parte

t. – tomo

tít. – título

Outros

“[...]” – em caso de citação literal

«[...]» – em caso de citação de citação

apud – citado por

c. – cerca de

cap. – capítulo

cf. – confira

cfr. – confronte

coord. – coordenação, coordenado

dir. – direcção, dirigido

ed. – editor, edição
et. al. – et alii/e outros
fr. – frei
ibidem – no mesmo lugar
idem – o mesmo autor
infra – abaixo, adeante
op. cit. – opere citato/obra citada
p., pp. – página, páginas
passim – aqui e ali
p.^e – padre
s. d. – sine data/sem data
s. l. – sine loco/sem local
s. n. – sine nomine/sem nome
supra – acima, atrás
vol., vols. – volume, volumes

Agradecimentos

Em primeiro lugar os nossos agradecimentos são dirigidos aos muitos amigos que nos acompanharam ao longo destes anos de investigação, que nos inspiraram, motivaram, ajudaram a superar dificuldades, com quem trocámos conversas, ideias, que nos emprestaram livros, que nos auxiliaram no tratamento de imagens ou que, de outras formas, contribuíram para o percurso trilhado: Martim Aires Horta, Filipe Mota, Helena Condeço de Castro, Bertelina Custódio, Tiago Machado de Castro, João Paulo Valério, Alexandra Duarte, David Capucho, Frederico Kayseler, Cátia Matos, Joana Paramés, Rafael Santos, Sofia Cristofanetti, Ana Ramirez, Isabel Castanhito Almeida, Andreia Lima, Vanessa Abraúl, Lúcia Fonseca, Vanessa Thomas, Filipa Raimundo, Carmen Brito, Gonçalo Matos Ramos, André de Oliveira-Leitão, Miguel Pimenta Silva, Nuno Castro Luís, Bárbara Rivadávia, Olinda Luís da Silva, Edgar Teles, Mauro Costa, Frederico Carvalho, Susana Silva, Kátia Paramés, Paula Rodrigues, Tânia G. Sousa, Marta Pinto, José Luís Rodrigues, Sílvia Brito, Inês Argêncio Seabra, Liliana Santos, Andreia Viçoso, Miguel Gerales, Marco Jorge, Bernardo Freitas, Cristiano Merg, Frederico Mendonça, António Ferreira, João Lopes, Nuno Losada, Renata Alves, Nuno Rodrigues, Carina Santos, João Alves, Nuno Fonseca, Cátia Fernandes, Maurício Ieiri e Miguel Martins.

Dentro deste universo é inevitável destacar os cinco primeiros, os que privaram connosco de forma mais activa. O Martim e o Filipe pelo companheirismo evidenciado desde o início da licenciatura e que nos tem guiado em várias jornadas dentro e fora da vida académica. Muita da influência metodológica, conceptual e crítica assimilada e desenvolvida ao longo deste trajecto deve-se às conversas mantidas com o Martim, constante fonte de inspiração. Ao Filipe, tal como ao Martim, agradecemos a paciência e o interesse revelado em tantas conversas relacionadas com as problemáticas surgidas do desenrolar desta dissertação bem como as várias sugestões de ordem teórico-prática colocadas que permitiram abordar ou aprofundar determinados aspectos que, sem uma chamada de atenção, certamente teriam passado ao lado. À Helena, com quem temos em andamento um projecto que visa a recolha de fontes medievais e modernas para a história de Cascais, pelas conversas bastante produtivas e enriquecedoras que temos vindo a travar desde 2010 e por toda a atenção e especial cuidado que dedicou à transcrição paleográfica dos documentos que lhe indicámos, chegando mesmo a abdicar do seu tempo académico. À Bertelina, por toda a atenção e disponibilidade, por estar

sempre presente e por ter “emprestado” os olhos que corrigiram inúmeras gralhas ao longo do corpo da dissertação. Por fim, há que agradecer ao Tiago Machado de Castro. Foram muitas as impressões que trocámos e que resultaram na indicação de diversas obras e documentos. Para além disso, em 2009/10, quando fazíamos um trabalho sobre os portos de Sintra-Cascais para a disciplina de “História da Marinha”, foi o Tiago que nos indicou a recém descoberta de um facho e estruturas islâmicas no Alto da Vigia (Colares), facto que nos levou a averiguar as indicações permitindo que posteriormente fossemos mais além no estudo da defesa costeira desta área geográfica.

Seguidamente agradecemos aos professores que assistiram a várias etapas deste trajecto e que, de uma ou de outra forma, marcaram uma primeira fase do nosso percurso académico. Ao Professor Francisco Contente Domingues, por ter orientado esta dissertação, pela indicação de ideias relevantes desde os trabalhos de licenciatura, pelas correcções e por ter aberto as portas dos seus projectos de investigação, nomeadamente do *Dicionário de História Marítima*. À Professora Maria de Fátima Reis, por ter despertado em nós o gosto pela metodologia e investigação histórica, pela disponibilidade em esclarecer as dúvidas que nos foram surgindo desde o início do curso e ao longo das investigações, bem como às Professoras Manuela Mendonça, Ana Leal de Faria e Manuela Santos Silva por terem compreendido prontamente a importância do nosso projecto de investigação enquanto desenvolvíamos trabalhos sobre a vila e porto de Cascais nas disciplinas regidas por si, pelo interesse demonstrado, indicações, correcções e por nos terem posto à vontade e transmitido confiança numa altura ainda muito embrionária.

Ao Professor José da Silva Horta e à Professora Maria Leonor García da Cruz pelas observações e sugestões feitas, já no âmbito dos trabalhos de seminário de mestrado, e que permitiram corrigir vários aspectos metodológicos e informativos.

Estendemos os nossos agradecimentos ao Professor Francisco Roque de Oliveira, não só pela disponibilização de textos de foro geográfico mas, sobretudo, porque durante a nossa curta passagem pelo curso de Geografia, e mais concretamente na disciplina de “Conceitos e Perspectivas em Geografia”, proporcionou ensinamentos que nos tornaram mais atentos às questões geográficas em interligação com o conhecimento histórico e nos fizeram ver que, realmente, o nosso lugar era do lado histórico ainda que a Geografia esteja sempre presente.

Outros professores e investigadores merecem igualmente as nossas palavras de apreço e gratidão, porquanto, de diferentes modos, nos inspiraram, esclareceram

dúvidas, sugeriram ideias ou disponibilizaram textos de difícil acesso, alguns mesmo inacessíveis em Portugal. As Professoras Ana Margarida Arruda, Isabel Cristina Ferreira Fernandes, Maria Teresa Caetano e Margarida Magalhães Ramalho, os Professores Guilherme Cardoso, José Varandas, Amândio Barros, Carlos Margaça Veiga, António Carvalho, José d'Encarnação e os Professores/Comandantes António Costa Canas e Jorge Semedo de Matos. Aos investigadores: Alexandre Gonçalves (MASMO), pela cortesia e indicações partilhadas relativas às escavações arqueológicas do Alto da Vigia, a José Manuel Campos (IGP), pela disponibilização de espécimes cartográficos, a Pedro Pinto, pelas preciosas referências documentais que nos indicou, a Luís Falcão Fonseca, pelas diversas indicações e esclarecimentos, sobretudo em relação às galés venezianas da carreira da Flandres, e a Ana Cláudia Silveira pelos textos disponibilizados e pela agradável conversa que tivemos e da qual surgiram várias luzes para melhor compreendermos as problemáticas relativas ao estudo dos portos em Portugal.

Aos colegas e funcionários da Biblioteca da Faculdade de Letras de Lisboa, pela atenção e diligências levadas a cabo para o acesso a diversas obras, mormente as de estatuto reservado, agradecimento que se estende ao Dr. Pedro Estácio, chefe de divisão da Biblioteca. Não se pode deixar de aludir ao tempo que servimos como bolseiro de mérito social na dita Biblioteca e que, enquanto desempenhávamos as nossas funções fazendo empréstimos e devoluções, foi essencial para que chegassem às nossas mãos diversas obras que desconhecíamos e cujo conteúdo veio a acrescentar qualidade à dissertação.

Aos funcionários do Arquivo Histórico Municipal de Cascais, pela forma atenciosa e acolhedora com que nos receberam, gratidão também dirigida ao Dr. João Miguel Henriques pelas indicações prestadas e agradáveis conversas travadas ligadas à história de Cascais. Aos funcionários do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, nomeadamente à Dr.^a Inês Meira Araújo e ao Dr. Tiago Pinto, aos funcionários da Biblioteca Municipal de Cascais – Casa da Horta da Quinta de Santa Clara, sobretudo às Dr.^{as} Paula Antunes e Cristina Trabazo, bem como ao Dr. Miguel Revez, aos funcionários da Santa Casa da Misericórdia de Cascais, da Biblioteca Nacional de Portugal, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, do Arquivo Municipal de Lisboa e do Arquivo Histórico Ultramarino por toda a atenção concedida no acesso a obras e a documentos, bem como pelas diversas indicações aquando das nossas visitas de trabalho. Um agradecimento especial aos responsáveis do Institut

Cartogràfic de Catalunya, principalmente ao seu director, o Dr. Jaume Miranda i Canals, por nos ter autorizado reproduzir a versão da gravura de Georg Braun e Frans Hogenberg (publicada em 1572) que se encontra nessa instituição.

Agradecemos igualmente aos pescadores de Cascais, mormente ao Miguel Diogo e ao Armando Figueiredo Zegre, pelas conversas que tivemos e que permitiram uma melhor apreensão do espaço geográfico marítimo e dos seus condicionalismos, ao mesmo tempo que nos fizeram mergulhar em acontecimentos antigos que possibilitaram estabelecer paralelos com a nossa época de estudo e levar avante algumas hipóteses que expomos nesta dissertação.

Por fim, como é habitual nestas ocasiões, agradecemos à família, em especial à nossa mãe, por todo o apoio manifestado e compreensão relativa a muitas ausências. Muito obrigado.

Introdução

1. Tema e metodologia

Em finais de Junho de 2008, findando o 1.º ano curricular do curso de História, quiséramos aplicar os conhecimentos teóricos e práticos adquiridos na aprendizagem histórica durante esse período. Tendo as questões marítimas como principal foco de interesse e os séculos XV-XVI como período de eleição, começamos por tentar perceber a importância de Cascais durante a época dos Descobrimentos¹ marítimos portugueses. Importava tentar compreender como é que este porto, situado às portas de Lisboa, se inseria no “complexo histórico-geográfico”² português do século XV marcado pelo comércio e explorações realizadas com os arquipélagos atlânticos, África, Mediterrâneo e países do Norte da Europa.

Começamos por percorrer os estudos consagrados à vila e porto de Cascais pela historiografia local, nomeadamente por João da Cruz Viegas³, Manuel A. P. Lourenço⁴, Ferreira de Andrade⁵, Guilherme Cardoso e João Cabral⁶, A. H. de Oliveira Marques⁷,

¹ Sobre esta noção vide Vitorino Magalhães Godinho, “A ideia de descobrimento e os descobrimentos e expansão”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXX, Lisboa, Out.-Dez. de 1990, pp. 627-642.

² Sobre este conceito operatório e os outros complexos atlânticos e mediterrânicos vide idem, “Complexo histórico-geográfico”, *Dicionário de História de Portugal*. Dir. Joel Serrão, vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 644-649; idem, “A evolução dos complexos histórico-geográficos”, *Ensaio*, 2.ª ed., correcta e ampliada, vol. II, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1978, pp. 19-28; idem, *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, pp. 67-74. Ainda que Vitorino Magalhães Godinho tenha aplicado este conceito a séculos passados, aludindo “a uma estrutura referenciada historicamente (e determinada espacialmente), constituindo um «complexo de modos de produção» (que, estes, são sistemas, construções ideais sistematizadas)”, tendo-se inspirado em vários investigadores, alguns dos quais não indica (cfr. “A evolução dos complexos histórico-geográficos”, p. 28), a ideia de “complexo geográfico” já estava presente no geógrafo francês Pierre Monbeig (1908-1987), “Papel e Valor do Ensino da Geografia e de sua Pesquisa”, *Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira*, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1957, pp. 5-25, o qual nos seus estudos recorre, inclusive, ao conhecimento histórico e aos ensinamentos de Lucien Febvre e Marc Bloch. Através da noção de “complexo geográfico”, a qual surge relacionada com a reflexão histórica, Pierre Monbeig insurgiu-se contra os geógrafos que seguiam uma metodologia baseada apenas nos factos isolados, procurando assim traçar um novo rumo metodológico na investigação e no ensino da Geografia.

³ *O Comércio Quinhentista na Vila e Porto de Cascais*, Cascais, Museu Biblioteca do Conde Castro de Guimarães, 1940.

⁴ Inicialmente através da obra *As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1964 e, posteriormente, dos capítulos da “História de Cascais e do seu Concelho” que escreveu nos anos 50 e 60, primeiro no jornal *A Nossa Terra*, depois no *Jornal da Costa do Sol*. Teremos redobrada cautela ao seguir este autor, não só porque muito excepcionalmente aduz provas ao que escreve mas também devido a outras questões que fogem ao rigor da investigação histórica e que serão abordadas no decurso da presente dissertação.

⁵ *Cascais – Vila da Corte. Oito Séculos de História*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1964.

⁶ “Cronologia da Época dos Descobrimentos”, *Um Olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III – *Cascais na Época dos Descobrimentos*, Cascais, Associação Cultural de Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1989, pp. 25-51.

⁷ Nomeadamente os artigos “Para a História de Cascais na Idade Média – I e II”, *Novos Ensaio de História Medieval Portuguesa*, Lisboa, Editorial Presença, 1988, pp. 109-143.

João Cordeiro Pereira⁸, Margarida de Magalhães Ramalho e Joaquim Boiça⁹. Entre estes autores destacou-se a importância do porto da dita vila a nível comercial, como base de apoio à navegação rumo a Lisboa e também como local de utilidade acrescida no sistema de defesa costeira da barra do Tejo. Todavia, aos poucos percebemos que, apesar dos vários contributos e das ideias desenvolvidas, ainda faltava fazer um estudo monográfico sobre o porto de Cascais sistematizando os dados disponíveis e abarcando as diferentes vertentes possíveis de serem estudadas na óptica histórica, para além de ainda existirem diversas perspectivas por explorar. Ao mesmo tempo constatou-se o carácter desactualizado de alguns trabalhos mais antigos.

O passo seguinte consistiu na procura e recolha de fontes impressas que aludissem a Cascais – a maioria delas já conhecida, se bem que algumas apenas tivessem sido tratadas de forma sintética ou em diferentes perspectivas por outros autores – no intuito de nos podermos familiarizar com os dados documentais coevos. Paralelamente fomos recolhendo as informações que nos iam surgindo para séculos anteriores e até posteriores – envolvendo inclusive a actividade marítima destinada ao porto de Lisboa¹⁰, mas também os dados que aludiam à importância militar de Sintra até uma cronologia que remontava ao século IX – e que levantavam várias questões relacionadas com a importância de Cascais e do seu porto sobretudo durante o período de ocupação islâmica da Península Ibérica. Começava, ainda que de forma inconsciente, a estruturar-se um projecto de investigação num “triângulo” Sintra-Cascais-Lisboa.

Porém, o grande arranque deste projecto esteve ligado à oportunidade de elaborarmos vários trabalhos de investigação sobre Cascais a partir do 2.º ano do curso, nas várias disciplinas que frequentámos – “História Medieval de Portugal”, “História Urbana Medieval”, “História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa”, “História Moderna de Portugal”, “História da Marinha” e “Seminário de Descobrimentos” – e em diferentes perspectivas, e que, apesar de partirem do domínio da história local, tiveram naturalmente a valia de fazer uma articulação com a realidade nacional envolvendo as

⁸ “Importações de ocasião em Cascais nos anos de 1530 e 1531”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 6, Cascais, Câmara Municipal, 1987, pp. 73-83.

⁹ Entre os vários estudos destes dois investigadores destaque para Joaquim Boiça, Maria Rombouts de Barros, Margarida de Magalhães Ramalho, *As Fortificações Marítimas da Costa de Cascais*, Cascais, Quetzal, 2001.

¹⁰ Na verdade, Lisboa era servida não apenas por um porto mas sim “por um verdadeiro rosário de portos”, um verdadeiro complexo portuário (Jorge Borges de Macedo, *História Diplomática Portuguesa. Constantes Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, 2.ª ed., rev. e ilustrada, vol. I, Lisboa, Tribuna, 2006, p. 54, nota 4). Sobre o complexo portuário do Tejo vide Orlando Ribeiro, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo crítico*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1977, pp. 106-107; Maria Luísa Blot, *Os Portos na Origem dos Centros Urbanos. Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Flúvio-marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, 2003, pp. 235-258.

dimensões políticas, económicas, sociais e geográficas em diferentes cronologias. Para além disso, o nosso próprio movimento pendular – casa-faculdade, faculdade-casa – feito ao longo desta linha costeira permitia uma observação prolongada do mar e do rio Tejo, facto que ia estimulando o nosso pensamento e levantando várias questões de trabalho – sobretudo de carácter geográfico – à medida que íamos desenvolvendo actividades.

Naturalmente, tudo isto permitiu desde cedo a formulação e definição de um tema susceptível de ser desenvolvido como dissertação de Mestrado. Por conseguinte, tivemos a oportunidade de desenvolver nos trabalhos dos seminários de Mestrado alguns dos temas já tratados nos trabalhos de licenciatura, tornando-os então mais específicos, ou seja, no sentido de transformá-los em possíveis capítulos da dissertação e com investigações mais aprofundadas.

Por esta altura já tínhamos estudado e em estudo alguns documentos desconhecidos da historiografia local. Todavia, a não existência de documentação sobre Cascais nos arquivos históricos da dita vila para a centúria que se pretendia estudar, pode-se dizer que nos levou, por momentos, a questionar a viabilidade de poder levar avante este projecto. Conforme referiu o P.^e Manuel Marçal da Silveira em 1758: “no seculo passado de 1600 houve hu grande incendio nas cazas do Senado, ardeu todo o Archivo, e todos os seus papeis de major parte”¹¹. Assim, dos documentos originais que faziam parte do Arquivo e que se salvaram desse incêndio chegando intactos até aos nossos dias, constam apenas o foral de Cascais de 1514 e um livro de posturas de 1587¹², os quais se encontram no Arquivo Histórico Municipal de Cascais¹³. Por sua vez, no Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais, instituição fundada apenas a 11 de Junho de 1551, existe um único documento para o século XV, remontando a 1433¹⁴.

¹¹ Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. XVII, doc. 2.

¹² Guilherme Cardoso e João Cabral, *op. cit.*, p. 51.

¹³ Ainda que o fundo documental dos *Faros da Casa do Vimieiro* presente no AHMC seja composto por documentação que remonta a 1413, essa não se reporta à vila de Cascais. Por sua vez, o fundo dos *Marqueses de Cascais*, embora remonte a 1387, também não tem documentação sobre a vila para o espaço cronológico que estamos a tratar.

¹⁴ Em 1589, segundo Guilherme Cardoso e João Cabral, com os ataques ingleses à vila de Cascais perpetrados pelas forças comandadas por D. António Prior do Crato e com a destruição daí resultante, que chegou mesmo a propagar fogo pela vila, deu-se a destruição da maioria dos arquivos da Misericórdia local (cf. Guilherme Cardoso e João Cabral, *op. cit.*, p. 49). Contudo, fica por saber qual a fonte documental que refere a destruição dessa documentação. O P.^e Manuel Marçal da Silveira, autor que remete para vários acontecimentos passados da história da vila de Cascais, incluindo o incêndio nas casas do Senado, fala dos ataques levados a cabo por Francis Drake, D. António Prior do Crato e das forças inglesas à vila, igrejas e fortaleza, numa investida que durou 18 dias e que chegou mesmo a fogo posto, mas não refere que o arquivo da Misericórdia tenha ardido ou sido destruído (cf. Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. XVIII, doc. 2). As próprias entidades da Santa Casa da Misericórdia de Cascais, conforme

Fica-se assim na privação de todo um *corpus* documental de índole sócio-económica e portuária que terá existido, mormente de registos de entradas de navios, de pilotos e da actividade comercial desenvolvida naquele porto. Na falta dessa documentação que nos poderia aclarar muitas questões e que também parece não existir noutros arquivos portugueses e corpos documentais consultados – a não ser nas chancelarias régias, sobretudo, embora não suprima todas as carências perspectivadas –, teremos de recorrer com maior ímpeto a “hipóteses explicativas”¹⁵ e a analogias com outras fontes voltadas para séculos anteriores e posteriores. Essas hipóteses surgem igualmente do trabalho de investigação interdisciplinar que temos vindo a fazer, onde recorreremos constantemente aos dados arqueológicos e ao conhecimento geográfico, sendo que para isso também procuramos exemplificá-las recorrendo a imagens e fontes iconográficas que vão acompanhando o texto ao longo da dissertação.

No capítulo I abordaremos a organização do espaço geográfico cascalense e tentaremos compreender com que infra-estruturas contaria este porto para apoio à navegação. Tentaremos perceber o perfil geomorfológico do trecho costeiro portuário e qual o resultado da acção antrópica no desenvolvimento de infra-estruturas. Focaremos os condicionalismos geográficos característicos desta costa e que influíam no rumo das navegações para Lisboa, fazendo do porto de Cascais uma escala fulcral. Neste sentido, daremos vários exemplos de escalas feitas naquele porto e os motivos que levaram a isso. Abordaremos igualmente os outros portos desta área e cuja existência, no fundo, dá sentido à noção de complexo geográfico Sintra-Cascais-Lisboa. Tentaremos perceber quando surgem os pilotos da barra de Lisboa e a origem das instituições de assistência social da vila e porto de Cascais para apoio aos marítimos: hospitais, ermidas e confrarias.

O capítulo seguinte é dedicado às estruturas socio-económicas. Partindo sobretudo dos estudos de Oliveira Marques e de João Cordeiro Pereira, mas incorporando outros dados documentais dispersos e inéditos, procuraremos fazer uma sistematização do que se conseguiu apurar nesse sentido. Aprofundaremos, principalmente, as questões relacionadas com o comércio marítimo e que colocam Cascais como pólo marítimo de um pequeno *hinterland* onde se incluem Colares e

apurámos, desconhecem a ocorrência dessa suposta destruição de documentação em 1589. Porém, sabe-se que o terramoto de 1755 destruiu o edifício da Misericórdia e que provocou diversas perdas documentais (cf. Ferreira de Andrade, *A Vila de Cascais e o Terremoto de 1755*, 2.º ed., Cascais, Câmara Municipal, 1964, p. 12; bem como o sítio <http://www.scmc.pt/gca/?id=88> [consultado a 8/09/2012]).

¹⁵ A expressão é de José Mattoso, “Introdução”, in *D. Afonso Henriques*, Lisboa, Temas e Debates, 2007, p. 14.

Sintra, do mesmo modo que destacaremos as relações que resultam do seu *vorland*, focando inclusive a importância do seu porto enquanto acolhedor do movimento comercial internacional. No decurso deste comércio surgem problemas ligados à fiscalização, contrabando e concessão de salvo-condutos, questões que também merecem a nossa atenção.

No capítulo III procuraremos compreender de que modo Cascais poderá ter prestado auxílio à empresa marroquina e, sobretudo, captar a presença das gentes desta vila no exigente processo expansionista. Portanto, se até aqui nos baseáramos particularmente no estudo do porto de Cascais como estrutura local e regional – embora focando sempre os vários tipos de relações humanas que se podem estabelecer com áreas geográficas mais vastas –, as atenções deste capítulo também estão viradas para o exterior, para a participação das suas gentes nas campanhas militares a Marrocos e, possivelmente, nas navegações de exploração pela costa ocidental africana¹⁶. Com efeito, tentaremos perceber quais as forças militares envolvidas, a forma como eram recrutadas e os diversos problemas sócio-económicos decorrentes da sua recruta e partida para a guerra.

Por fim, havia que abordar os problemas marítimos que muito foram afectando esta costa ao longo dos séculos, mormente a pirataria e o corso, actividades que requereram a estruturação de um sistema de defesa costeira dinâmico. Partindo de um estudo que terminámos recentemente¹⁷, aduziremos mais alguns dados que nos permitem pensar na organização geo-estratégica de um sistema defensivo de longa duração¹⁸ neste complexo Sintra-Cascais-Lisboa e que começara a ganhar forma durante o *Garb al-Andalus*. Com efeito, trataremos este assunto numa dupla vertente: a passiva, ligada à fortificação marítima, e a activa, associada à formação de armadas e de navios de patrulha costeira.

¹⁶ A presença das áreas regionais e locais é, aliás, um tema ao qual alguns autores realçam que pouca atenção se tem dado no estudo da Expansão Portuguesa apesar dos muitos trabalhos que vieram a lume nos últimos anos. É, contudo, “cada vez mais aceite a necessidade de considerar as diferenças e os particularismos regionais, de reconstituir as origens geográficas daqueles que partiram para a aventura, em busca de terras e culturas estranhas, desconhecidas” (cf. Joaquim Candeias Silva e Manuel da Silva Castelo Branco, *A Beira Baixa na Expansão Ultramarina (Séculos XV-XVII). Subsídios históricos*, Lisboa, Câmara Municipal de Belmonte, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 7; e ainda Amélia Aguiar Andrade, “A Importância da Linha Costeira na estruturação do Reino Medieval Português. Algumas reflexões”, *História. Instituciones. Documentos*, n.º. 35, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2008, pp. 18-20).

¹⁷ Marco Oliveira Borges, “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais durante o *Garb al-Ândalus*. I – Em torno do Porto de Colares”, *História. Revista da FLUP*, IV sér., vol. II, Porto, Faculdade de Letras, 2012 (no prelo).

¹⁸ Sobre esta noção vide Fernand Braudel, “A Longa Duração”, *História e Ciências Sociais*, 6.ª ed., Lisboa, Editorial Presença, 1990, pp. 7-39.

Como não poderia deixar de ser o desenvolvimento metodológico desta dissertação envolve as três componentes portuárias clássicas que formam a *triptyque portuaire*, ou seja, o porto (perímetro portuário e suas infra-estruturas), o *hinterland* (espaço terrestre abastecedor do porto) e o *foreland*¹⁹ ou *vorland* (espaço marítimo para onde se projectam as relações com base no porto), noções essas que ganharão forma com o decurso das actividades. Sendo esta uma dissertação que trata de um porto atlântico, daí se enquadrar na *Atlantic History* – área em franco desenvolvimento na historiografia inglesa e norte-americana –, associaremos igualmente, quando possível, os conceitos operatórios desenvolvidos por David Armitage para o estudo das variantes atlânticas: *Cis-Atlantic History*, *Circum-Atlantic History* e *Trans-Atlantic History*²⁰.

2. Breve alusão ao estudo dos portos em Portugal: estudos, métodos e problemas

“Porto”, marítimo ou fluvial, de origem natural ou resultado da acção humana, é um termo que acarreta uma multiplicidade de significados como, por exemplo, ponto de apoio logístico costeiro, de carga e descarga de mercadorias, local de escala e de abrigo²¹. Existem portos com funções pesqueiras, militares ou comerciais, sendo que muitos englobam todas estas características e ainda outras²². Neste sentido, os portos são autênticos locais de novidade e de troca de ideias, entrepostos económicos, pontos

¹⁹ A noção de *triptyque portuaire* foi formulada pelo geógrafo francês André Vigarié (1921-2006) em finais da década de sessenta do século XX, tornando-se “num elemento metodológico fundamental nos estudos de geografia e economia portuárias” (cf. João Figueira de Sousa, *O Porto do Funchal no Contexto do Sistema Portuário Insular Regional. As Infraestruturas, os Tráfegos e as Funções Portuárias*. Dissertação de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, especialidade de Planeamento e Gestão do Território, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2004, pp. 10 e 20-21).

²⁰ Cf. David Armitage, “Three Concepts of Atlantic History”, in *The British Atlantic World, 1500-1800*. Ed. by [...] and Michael J. Braddick, New York, Palgrave, 2002, pp. 11-27, Idem, “The Varieties of Atlantic History”, in *Major Problems in Atlantic History. Documents and Essays*. Ed. by Alison Games and Adam Rothman, Boston, New York, Houghton Mifflin Company, 2008, pp. 20-22.

²¹ Sobre os significados deste termo vide Fr. Joaquim de Santa Rosa de Viterbo, “Porto”, *Elucidário das Palavras, Termos e Frases que em Portugal Antigamente se Usaram [...]*, 2.^a ed., rev., correcta e copiosamente adicionada de novos vocábulos [...], t. I, Lisboa, Em Casa do Editor A. J. Fernandes Lopes, 1865, p. 156; José Pedro Machado, “Porto”, *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa com a mais Antiga Documentação Escrita e Conhecida de muitos dos Vocábulos Estudados*, 3.^a ed., vol. IV, Lisboa, Livros Horizonte, 1977, p. 406; Maria Luísa Blot, *op. cit.*, pp. 54-58, 88, 107, 130, 132, 137 e passim.

²² Sobre os 6 diferentes tipos de ancoradouros naturais vide Maria Luísa Blot, *op. cit.*, pp. 47-49. Para uma definição de termos e captação de hierarquias portuárias vide Amélia Polónia, “Les petits ports dans le système portuaire européen à l’âge moderne (XVI^e.-XVIII^e. siècles)”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, III sér., vol. 9, Porto, Faculdade de Letras, 2008, pp. 27-51, com especial relevância para o modelo de construção portuária da p. 32, por nós adaptado (fig. 1). Os artigos desta *Revista* encontram-se disponíveis no sítio <http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id04id18&sum=sim>.

estratégicos que importa organizar, proteger e controlar²³. É que, simultaneamente, os portos são locais frágeis, susceptíveis não só aos ataques dos inimigos declarados de determinado Reino ou região, mas também àqueles que se dedicam ao corso e à pirataria enquanto disfarçados – ou não – de comerciantes. Para além disso, e como espaços vitais sujeitos a transformações de ordem geomorfológica e antrópica, os portos são locais em constante transformação natural e tecnológica que se impõe compreender.

Está por fazer o estudo dos portos portugueses. Eis uma frase que repetidamente têm referido alguns dos autores que se interessaram por esta temática. Não é possível elaborar aqui uma lista de todos os portos estudados até ao momento em Portugal, nem é esse o nosso objectivo, ainda que refiramos os principais autores que se têm destacado nesta área de estudo. Poderíamos igualmente referir os vários estudos dedicados a núcleos urbanos marítimos portugueses, essenciais para se captarem as dinâmicas sócio-económicas e estabelecimento de paralelos, mas isso, por agora, não é de todo possível. Importa, sobretudo, referir as principais problemáticas, os enfoques metodológicos seguidos e as dificuldades que enfrentam os investigadores quando resolvem tratar das questões portuárias.

Um dos primeiros autores a interessar-se pelo estudo do litoral português e que, por consequência, abriu perspectivas à análise do movimento portuário e dos núcleos populacionais marítimos, foi Alberto Sampaio. Em inícios do século XX foi publicado um estudo de Alberto Sampaio que abrangia uma área do litoral Norte português entre o rio Minho e o Vouga numa cronologia compreendida entre o período romano e que se desenvolve, essencialmente, até ao reinado de D. Afonso III²⁴. Alberto Sampaio destaca, por exemplo, os fenómenos de assoreamento costeiro e os contextos geográficos, o entrosamento das populações com o litoral, o comércio marítimo e a navegação na costa portuguesa – anteriormente à chegada dos Fenícios –, a pirataria, os combates navais, ao mesmo tempo que aborda a origem de determinados topónimos e vocábulos ligados à vida marítima.

Na mesma época, por portaria de 5 de Julho de 1901, Adolpho Loureiro foi destacado para “escrever uma noticia dos nossos portos marítimos e ffluviaes, tanto do continente do reino, como das ilhas adjacentes, descrevendo as condições technicas e economicas de cada um, as obras nelles executadas ou que conviria ainda executar para

²³ Amândio Jorge Morais Barros, *Porto. A Construção de um Espaço Marítimo nos Alvores dos Tempos Modernos*. Dissertação de Doutoramento em História Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. I, Porto, 2004, p. 26. Exemplar policopiado.

²⁴ Alberto Sampaio, *Estudos Históricos e Económicos*, vol. II – *As Póvoas Marítimas*, Lisboa, Documenta Histórica, Editorial Vega, 1979, pp. 11-114.

bem da navegação e do commercio, e tudo quanto ácerca d'elles julgasse digno de menção. Este estudo teria por fim dar conhecimento, tanto do que estava feito, como do que restava ainda fazer para se conseguir o maximo e melhor aproveitamento dos nossos portos, quer como portos commerciaes, quer como portos de abrigo, concorrendo em qualquer dos casos para o maior desenvolvimento da riqueza do paiz”²⁵. Embora centrado nos problemas portuários da sua época, nomeadamente nas condições hidrográficas, náuticas e meteorológicas dos portos de Norte a Sul do Reino e ilhas adjacentes, de modo a perspectivar um melhor aproveitamento dos mesmos para o futuro, o estudo de Adolpho Loureiro – com inspiração na obra francesa *Ports Maritimes de la France* – acabou por incluir dados referentes à antiguidade e história dos portos que apresentou.

Outro autor que se interessou pelo estudo do litoral português e pelas temáticas portuárias, mormente enquanto influência dos factores geográficos na formação de um Estado no ocidente peninsular, foi Jaime Cortesão. Nos seus *Factores Democráticos na Formação de Portugal*, e no que toca às questões que temos vindo a aludir, o historiador retoma as problemáticas relacionadas com as mudanças da linha de costa e do curso dos rios que levaram ao desaparecimento de alguns portos ou a alterações que ainda hoje dificultam a sua identificação. Estas andam ligadas aos fenómenos de assoreamento, realidade para a qual nos vieram a alertar, “parcial e acidentalmente”, vários autores desde o século XVII em diante: Fr. António Brandão, Inácio Costa Quintela, Adolfo Loureiro, Alberto Sampaio, Costa Lobo e Gama Barros²⁶.

Decorria o ano de 1953 quando Virgínia Rau apresentou uma comunicação à Academia Portuguesa da História onde dava a conhecer a carência dos registos portuários portugueses²⁷. Quatro anos volvidos, numa conferência proferida no Gabinete de História da Cidade do Porto²⁸, Virgínia Rau voltaria a focar a mesma questão. Chegados a 1959 a historiadora apresentou uma comunicação no *III Colóquio Internacional sobre História da Economia Marítima* (20 de Maio, Paris) onde voltava a

²⁵ Adolpho Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, V vols. [alguns dos quais com várias partes. Inclui igualmente vários vols. de atlas], Lisboa, Imprensa Nacional, 1904-1920.

²⁶ Jaime Cortesão, *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*, 4.^a ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1984, pp. 59-61. Sobre este assunto vide ainda Fernando Castelo-Branco, “Evolução do Litoral português”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. II, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 789-793; Maria da Assunção Araújo, “A Evolução do Litoral em Tempos Históricos”, *O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI-XVIII). Um ponto da situação historiográfica*, Porto, Instituto de História Moderna, Centro Leonardo Coimbra, 2002, pp. 73-91; Maria Luísa Blot, *op. cit.*, passim.

²⁷ *Subsídios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século XVI*, posteriormente publicada (Lisboa, 1954).

²⁸ *O movimento da barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação*, posteriormente publicada (Porto, 1958).

enfatizar que, “Ao contrário do que seria de supor, dado que o mar foi uma das constantes fundamentais da nossa história, os arquivos portugueses são particularmente pobres no que respeita à documentação referente ao tráfico marítimo dos nossos portos”²⁹. Virgínia Rau fez ver que, até perto de meados do século XVI, pouco ou nada era conhecido das colecções dos principais arquivos portugueses que pudessem “contribuir devidamente para uma avaliação precisa, contínua e quantitativa desse tráfico. Com algumas excepções para o século XVII, é somente a partir do século XVIII, e em especial do segundo quartel desse século, que os estudiosos têm à sua disposição material suficiente e em séries contínuas para conhecerem e avaliarem quantitativamente a evolução do movimento marítimo nacional e estrangeiro nos portos de Portugal e das ilhas adjacentes (Madeira e Açores)”³⁰. Contudo, entre as várias vicissitudes que levaram ao desaparecimento de tal documentação e que não era possível averiguar, Virgínia Rau referiu que alguma documentação existente nos depósitos arquivísticos portugueses poderia não estar ainda devidamente catalogada e perceptível aos investigadores.

Em 1962, retomando a questão da navegabilidade dos rios durante a Idade Média, Oliveira Marques aludia para o problema da necessidade de se conhecer os tipos de embarcações em movimento, sua velocidade, épocas de trânsito e etc. Para este mesmo historiador, “Num país onde até os mais importantes cursos de água sofrem profundamente com a estiagem, o estudo das condições climáticas” impunha-se novamente³¹. Oliveira Marques referia igualmente que a ligação entre Norte e Sul do Reino “trilhava-se” essencialmente por mar, havendo “documentação eivada de menções a este tráfego”, mas que faltava ainda um “trabalho de sistematização indispensável” dos dados disponíveis³².

Em 1977, servindo-se dos dados fornecidos por vários historiadores e colectâneas documentais, Orlando Ribeiro apresentou a resenha de antigos portos mais completa até então. Enfatizava o geógrafo que “a reconstituição do litoral e dos acessos ao respectivo «interior»” era “indispensável para se poder apreciar a importância histórica de qualquer porto”³³. Todavia, para além do assoreamento enquanto fenómeno

²⁹ Virgínia Rau, “Fontes para o estudo da Economia Marítima Portuguesa”, *Estudos de História Económica*, Lisboa, Edições Ática, 1961, p. 65.

³⁰ Idem, *ibidem*, pp. 65-66.

³¹ A. H. de Oliveira Marques, “Ideário para uma História Económica de Portugal na Idade Média”, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, 2.^a ed., Lisboa, Documenta Historica, Editorial Vega, 1980, p. 35.

³² Idem, *ibidem*, p. 35.

³³ Orlando Ribeiro, *op. cit.*, p. 98-109.

associado ao desaparecimento de alguns portos antigos e ao fim da navegabilidade de certos rios, Orlando Ribeiro aduziu a questão do aumento do tamanho do calado dos navios como factor limitativo do acesso a esses cursos de água³⁴, algo que não havia sido perspectivado por Jaime Cortesão.

Dez anos decorridos, seguindo os dados fornecidos por Virgínia Rau, João Cordeiro Pereira sintetizava a questão dizendo que eram “particularmente escassas as fontes que permitem reconstituir com rigor o movimento dos portos portugueses até meados do século XVIII”³⁵.

Numa alusão que fez aos estudos medievais dedicados às actividades económicas e comerciais nos portos mediterrânicos, Filipe Themudo Barata lamentava-se pela “pequena tradição” destes estudos em Portugal, aludindo mesmo a algumas experiências mal sucedidas para cidades e vilas. O autor dá o exemplo das cidades de Lisboa e do Porto, apontando neste último para o estudo de António Cruz, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, 2.^a ed., Lisboa, 1983³⁶.

Todavia, no Norte do país, nos últimos anos, tem vindo a cimentar-se um trabalho de investigação em torno das diferentes temáticas portuárias não só através de teses e trabalhos monográficos mas também de projectos de investigação pluridisciplinares. Desde 1998 que o Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade do Porto tem levado a cabo múltiplas actividades relacionadas com a linha de investigação portuária. Desse interesse e esforços desenvolvidos surgiu o projecto de investigação comparativa *HISPORTOS – História dos Portos do Noroeste Português na Época Moderna – séc. XV-XVIII*. Este visou um trabalho pluridisciplinar em torno dos recintos portuários destacando as condicionantes geomorfológicas e as suas infra-estruturas, tendo decorrido entre Outubro de 2001 e Dezembro de 2005³⁷. Em 2002, no seguimento de um seminário promovido pelo supradito Instituto e que decorreu entre 6 e 7 de Novembro de 2000, foi publicada a obra *O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI-XVIII). Um ponto da situação historiográfica*³⁸. Nesse seminário pluridisciplinar, que focou especialmente o estudo do litoral do Noroeste português e que foi marcado pela participação de investigadores de diversos ramos do

³⁴ Sobre esta questão vide ainda Maria Teresa Blot, *op. cit.*, p. 30; Amélia Aguiar Andrade, *op. cit.*, p. 18.

³⁵ João Cordeiro Pereira, *op. cit.*, p. 73.

³⁶ Cf. Filipe Themudo Barata, *Navegação, Comércio e Relações Políticas: os Portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, [Lisboa], Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, [1998], p. 25. Este trabalho resulta da tese de doutoramento do autor defendida em 1994.

³⁷ Sobre o projecto vide <http://web.letras.up.pt/hisportos/default.asp> [consultado a 5/07/2012].

³⁸ Textos disponíveis em <http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id018id1321&sum=sim> [consultado a 5/07/2012].

conhecimento com experiência na investigação dos espaços litorais, fomentou-se a discussão em torno de conceitos, perspectivas de análise, metodologias e modelos interpretativos do mesmo modo que se partilhou informação sobre fundos documentais.

Em 2003 veio a lume a obra de Maria Luísa Blot, *Os Portos na Origem dos Centros Urbanos. Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Flúvio-marítimas em Portugal*, resultante da sua dissertação de Mestrado em Arqueologia (2001), onde a autora “propõe uma articulação entre a geomorfologia costeira, a evolução das trocas comerciais por via aquática e a criação de centros urbanos”. Maria Luísa Blot destaca “as parcelas do território português geograficamente aptas a terem sofrido a submersão pós-glaciária dos vales profundos, criando um litoral amplamente articulado, muito recortado, permitindo uma maior navegabilidade, graças a um maior número de abrigos naturais”, condições essas que propiciaram o desenvolvimento das áreas portuárias e o aparecimento dos centros urbanos³⁹. Neste estudo a autora concilia dados recolhidos com recurso à geografia histórica, à geomorfologia costeira, à arqueologia – incluindo a Arqueologia do Meio Aquático, designação proposta pela autora – bem como à iconografia e à cartografia.

Já em 2004, na sua tese de doutoramento sobre o Porto, Amândio Barros dizia que, se do ponto de vista internacional a organização dos espaços portuários “tem sido objecto de estudos e encontros científicos nos quais estas temáticas têm sido discutidas e comparadas, resultando na publicação de algumas obras essenciais”, em Portugal esse “é um campo de estudo que ainda está a dar os primeiros passos”⁴⁰.

Neste mesmo ano, durante os *Encuentros Internacionales del Medievo*, cujo tema central foi dedicado às *Ciudades y villas portuarias del Atlântico en La Edad Media*, Amélia Aguiar Andrade partilhava de semelhantes preocupações das que foram invocadas por Filipe Themudo Barata aludindo à quase inexistência de estudos monográficos sobre os núcleos urbanos costeiros portugueses⁴¹. No ano seguinte, em mais um evento internacional e em pareceria com Ana Cláudia Silveira, Amélia Aguiar

³⁹ Como referiu a autora: “são dignos de eleição para o nosso estudo os sítios estratégicos, do ponto de vista dos contactos marítimos e fluviais, para a instalação de povoados, tais como foz de rios, estuários amplos, rias, lagunas, bem como o interior de certos cursos fluviais. Além da recolha dos elementos que permitem descobrir o que resta do simples ancoradouro do passado, trata-se ainda de investigar no sentido de compreender se um dado ancoradouro se transformou em porto de apoio ou se passou, ou não, a ter funções de porto de trocas. Trata-se também de procurar conhecer em que medida essa ascensão suscitou a criação de um centro urbano em ligação com o centro portuário” (Maria Luísa Blot, *op. cit.*, pp. 16 e 28).

⁴⁰ Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, vol. I, p. 25.

⁴¹ Cf. Amélia Aguiar Andrade, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal medieval: o caso da fachada atlântica”, *Ciudades y villas portuarias del Atlântico en La Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo-Actas*. Org. de Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzáno Telechea, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, p. 57.

Andrade enfatizava a falta de interesse da historiografia portuguesa pelos temas portuários. No estudo apresentado vincou-se a prática de uma abordagem relativa aos portos medievais com base em documentos de conteúdo muito pobre, algo que não deixa de estar ligado à falta de interesse quanto aos temas de história económica. Na verdade, esta constatação é associada “au développement du médiévisme contemporain qui, avant la Révolution de 25 avril 1974, était manifestement influencé par les propositions conservatrices d’une historiographie officielle presque apologétique quand elle abordait les grands thèmes nationaux”⁴². Apesar de alguma popularidade que a história económica adquiriu a partir da década de 60 do século passado, sobretudo devido aos esforços de Vírginia Rau e de Oliveira Marques, esta mesma não foi seguida como se pensava que seria pelos estudantes universitários das décadas seguintes.

Ainda em 2005, no âmbito do projecto *HISPORTOS*, foi realizado novo evento de abordagem multidisciplinar, desta feita de âmbito internacional: *European Seaport Systems in the Early Modern Age. A Comparative Approach. International Workshop*. Dois anos depois vieram a lume os trabalhos resultantes desse encontro⁴³.

Como havíamos referido acima é no Norte do país, mais concretamente no Noroeste, salvo raras excepções, que nos últimos anos têm sido levados a cabo vários trabalhos em torno das temáticas portuárias, incidindo estes igualmente sobre os portos dessa área geográfica. Na verdade, para além dos projectos de investigação pluridisciplinares referidos, embora estes sejam mais recentes, nas últimas três décadas têm vindo a lume alguns trabalhos monográficos e teses que permitem obter um melhor conhecimento do movimento portuário e alfandegário, das suas infra-estruturas, do comércio de cabotagem feito ao longo do litoral português e das gentes envolvidas nas navegações, mormente através de João Cordeiro Pereira⁴⁴, Manuel Fernandes Moreira (Viana do Castelo)⁴⁵, Amélia Polónia (Vila do Conde)⁴⁶, e Amândio Barros (Porto)⁴⁷.

⁴² Amélia Aguiar Andrade e Ana Cláudia Silveira, “Les aires portuaires de la péninsule de Setúbal à la fin du Moyen Âge: l’exemple du port de Setúbal”, *Ports et littoraux de l’Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles). Actes du séminaire d’histoire économique et maritime tenu à l’université de La Rochelle le 24 juin 2005*. Org. de Michel Bochaca e Jean-Luc Sarrazin, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007, pp. 147-165.

⁴³ Disponível em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8029.pdf> [consultado a 12/08/2012].

⁴⁴ João Cordeiro Pereira, *Para a História das Alfândegas em Portugal no início do século XVI (Vila do Conde – organização e movimento)*, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1983; idem, *Portugal na Era de Quinhentos. Estudos vários*, Cascais, Patrimónia, 2003.

⁴⁵ Entre os vários estudos vide *O Porto de Viana do Castelo na Época dos Descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1984; *Os Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1994. Sobre os mareantes do Minho vide Bernardino Amândio, *Mareantes dos Portos Marítimos da Província do Minho*, Viana do Castelo, Amigos do Mar, 1998.

⁴⁶ Amélia Polónia, *Vila do Conde. Um Porto Norteno na Expansão Ultramarina*. Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2 vols., Porto, 1999. Exemplar policopiado [pub. com o título: *A Expansão*

Contudo, como ficou evidente, esta é uma realidade que se prende exclusivamente aos portos do Noroeste do país e numa cronologia centrada na Época Moderna⁴⁸, salvo um ou outro caso.

De facto, a Idade Média surge bastante esquecida no panorama historiográfico portuário português⁴⁹, algo que estará associado à menor quantidade/qualidade de fontes disponíveis e às dificuldades ao seu acesso. Para Amélia Aguiar Andrade e Ana Cláudia Silveira esta lacuna é igualmente compreensível na medida em que as questões económicas exigem um trabalho exaustivo de arquivo e, por vezes, muito complexo devido ao próprio estado de organização em que se encontram a maioria dos arquivos portugueses. Neste sentido, as autoras aludem à falta de organização e de inventariação dos fundos medievais, aos instrumentos de descrição insuficientes (catálogos e inventários) bem como aos fundos documentais digitais praticamente inexistentes⁵⁰.

Se este atraso historiográfico relativo ao estudo dos portos em Portugal tem sido evidenciado sobretudo para a Idade Média, seja para o período islâmico⁵¹ como para o que se lhe segue, é perfeitamente compreensível que a situação possa ser mais crítica para épocas anteriores ainda que a Arqueologia tenha revelado dados. O próprio estudo dos portos romanos, contrariamente ao estudo da rede viária na Península Ibérica, para a qual existem vários trabalhos, ainda está numa fase de investigação recente⁵².

Ultramarina numa Perspectiva Local. O Porto de Vila do Conde no século XVI. Pref. de João Francisco Marques, 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007].

⁴⁷ Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, 2 vols.

⁴⁸ Em 1979, Adriano Vasco Rodrigues dizia que o estudo dos portos atlânticos já havia começado a despertar “nos últimos anos, um grande interesse nos historiadores das áreas económicas que pesquisam as origens do capitalismo moderno” (“Judeus Portuenses no desenvolvimento económico dos portos atlânticos na Época Moderna”, *Revista de História*, vol. II, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1979, pp. 19-26).

⁴⁹ Ainda assim, do que conseguimos apurar, vide Isabel Cristina Ferreira Fernandes, “Aspectos da Litoralidade do Gharb al-Andalus. Os Portos do Baixo Tejo e do Baixo Sado”, *Arqueologia Medieval*, n.º 9, Porto, Edições Afrontamento, 2005, pp. 47-60; Amélia Aguiar Andrade e Ana Cláudia Silveira, *op. cit.*, pp. 147-165; Ana Cláudia Silveira, “Setúbal na Baixa Idade Média: intervenientes e protagonistas da actividade económica num núcleo portuário urbano”, *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 9-12 de Setembro de 2008, pp. 1-18; idem, “The Port City of Setúbal (Portugal) under the Control of the Order of Santiago (1400-1550)” *The Military Orders*, vol. 5 – *Politics and Power*. Ed. by Peter W. Edbury, Farnham, Ashgate, 2012, pp. 413-426; Marco Oliveira Borges, *op. cit.*,. Está em andamento uma tese de doutoramento sobre Setúbal durante a Idade Média por Ana Cláudia Silveira.

⁵⁰ Amélia Aguiar Andrade e Ana Cláudia Silveira, *op. cit.*, p. 148.

⁵¹ Em 2004 figuravam 250 [actualmente 398] portos islâmicos medievais na base de dados informática APIM, repartidos por uma área geográfica desde Portugal ao Oeste marroquino, daí às Comores passando pelo Sudeste de Zanzibar até à Indonésia e ao Este tailandês (Claire Hardy-Guilbert et. al., “Ports et commerce maritime islamiques. Présentation du Programme APIM (Atlas des ports et itinéraires maritimes du monde musulman)”, *Ports Maritimes et Ports Fluviaux au Moyen Age*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 81).

⁵² Cf. Vasco Gil Mantas, “Vias e Portos na Lusitânia Romana”, *V Mesa Redonda Internacional Sobre a Lusitania Romana: Las Comunicaciones*. Cáceres, Facultad de Filosofía y Letras. 7, 8, y 9 de noviembre

Acresce que este tipo de estudos suplica por um trabalho de investigação pluridisciplinar, que recorra a outros campos do saber – nomeadamente à Geografia –, o que poderá, à partida, revelar limitações de ordem científica ao historiador e constituir um entrave⁵³. Note-se, por exemplo, que a produção historiográfica relativa a estes estudos, para além de ser diminuta, “limita-se, na maior parte dos casos, a veicular informações documentais que apontam para a existência de fenómenos de assoreamento de bacias hidrográficas, em particular das barras dos principais rios portugueses, evidenciando as suas consequências, sem, todavia, filtrar os testemunhos coligidos das intencionalidades que lhes subjazem, o que os leva a exacerbar os efeitos e, por consequência, a real dimensão do problema”⁵⁴.

Outro grande contributo, essencial ao desenvolvimento deste tipo de estudos, nomeadamente através da identificação de antigas infra-estruturas portuárias, está precisamente na Arqueologia. Porém, Amélia Aguiar Andrade e Ana Cláudia Silveira referem que a arqueologia medieval em Portugal é uma actividade ainda muito recente, centrada principalmente em questões como a prospecção e estudo da presença islâmica no nosso território, na análise das estruturas fortificadas – cristãs e islâmicas –, das construções de carácter religioso cristãs e, especialmente, no estudo das cerâmicas. Ademais, as autoras mencionam que as intervenções arqueológicas nos espaços urbanos, quando ocorrem, são pontuais ou de carácter de emergência, sendo que a maioria das informações coligidas nos relatórios das escavações acabam por ficar inacessíveis. “La plupart du temps, il s’agit de textes d’une grande technicité, avec une absence presque totale d’interprétation. Malgré ces limitations, ces données archéologiques, quand elles sont diffusées, ont permis d’étendre et/ou de mieux interpréter l’information documentaire ou d’en contourner les nombreuses lacunes”⁵⁵.

Seja como for, contando Portugal com uma extensão costeira de mais de 800 km (fig. 2) e sabendo que antigamente o seu litoral era mais recortado e rico a nível hidrográfico, com muitos rios e portos que acabaram por desaparecer devido ao processo de assoreamento, o qual se terá acentuado nos dois últimos séculos

de 2002. Ed. de Jean-Gérard Gorges, Enrique Cerrillo y Trinidad Nogales Basarrate, Madrid, Ministério de Cultura, 2004, p. 427.

⁵³ Como evidenciou Amélia Polónia: “o historiador não dispõe de formação conceptual e metodológica suficiente, nem está, por norma, familiarizado com enfoques epistemológicos que lhe permitam evidenciar as observações realizadas no meio físico, ou avaliar cabalmente as informações veiculadas, nesse domínio, pela documentação de que dispõe” (Amélia Polónia, “O Porto de Vila do Conde no século XVI. Depoimentos históricos e perspectivas cartográficas”, *O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI-XVIII)* [...], [p. 147]; idem, *A Expansão Ultramarina numa Perspectiva Local*, vol. I, pp. 132-133; sobre estas questões vide ainda Amélia Aguiar Andrade e Ana Cláudia Silveira, *op. cit.*, p. 149).

⁵⁴ Idem, *ibidem*, vol. I, p. 133.

⁵⁵ Cf. Amélia Aguiar Andrade e Ana Cláudia Silveira, *op. cit.*, p. 149.

medievais⁵⁶, importa cada vez mais ter em consideração este tipo de estudos nomeadamente através de teses académicas⁵⁷ e de projectos de investigação comparativos e interdisciplinares à semelhança do que se tem visto no Noroeste português. Estes serão essenciais para se captar de forma mais aprofundada a configuração do litoral português em épocas passadas, a evolução sócio-económica das vilas e cidades portuárias, as interligações entre os vários portos do Reino e do exterior, permitindo perceber melhor como se configuravam as rotas atlânticas. Como deixou perceber Artur Teodoro de Matos, só depois de se fazer o estudo dos portos atlânticos é que poderão ser melhor compreendidas as rotas e escalas das carreiras marítimas atlânticas⁵⁸.

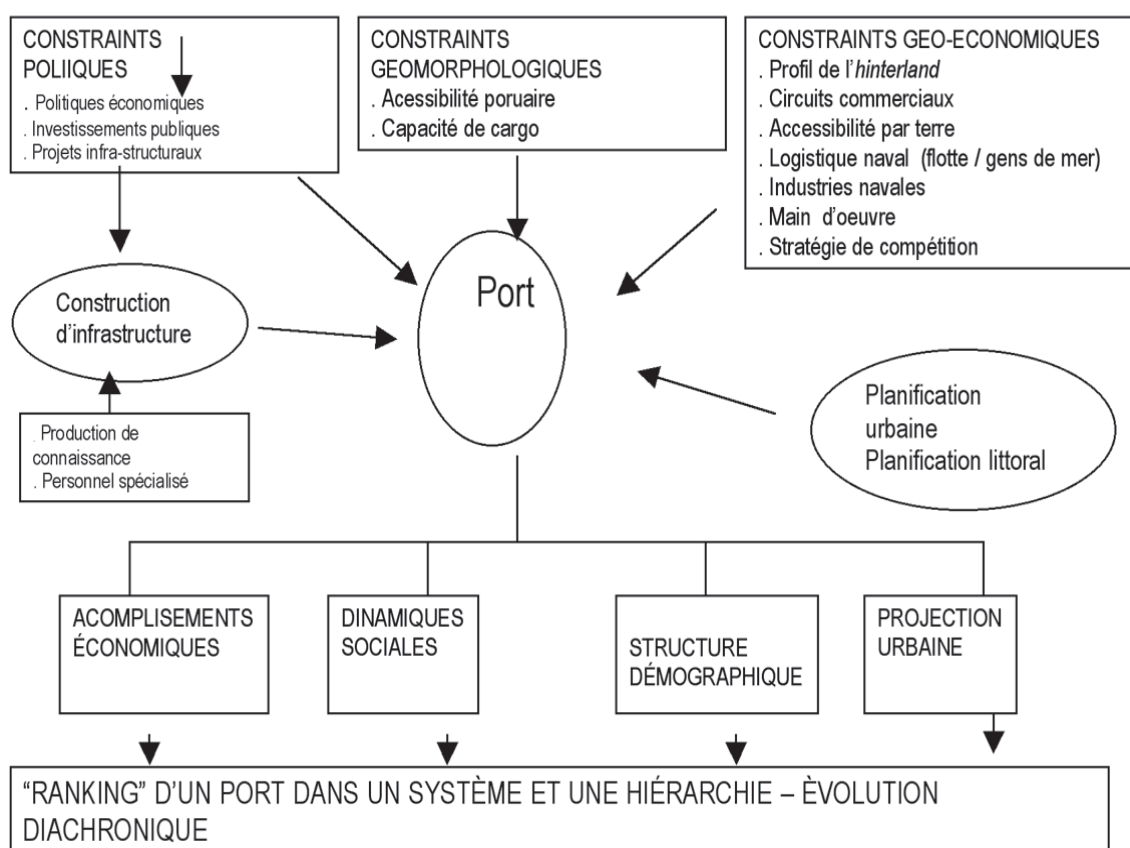


Fig. 1 – Modelo de construção portuária⁵⁹.

⁵⁶ Sobre a importância do litoral vista pelos monarcas na estruturação do Portugal medieval vide Amélia Aguiar Andrade, “A Importância da Linha Costeira na estruturação do Reino Medieval Português. Algumas reflexões”, pp. 9-24.

⁵⁷ Para além das já citadas teses de Amélia Polónia e Amândio Barros, vide Hugo Reinaldo Salvador Cavaco, *A Dinâmica Portuária e Aduaneira do Levante Algarvio na 2ª Metade do Século XVIII*. Tese de Mestrado em História Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2 vols., Lisboa, 1996. Exemplar policopiado; Sara Maria Costa Pinto, *Caminha no século XVI: estudo sócio-económico. Dos que ganham suas vidas sobre as agoas do mar*. Tese de Mestrado em Estudos Locais e Regionais apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2008.

⁵⁸ Artur Teodoro de Matos, *As Escalas do Atlântico no século XVI*, sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1988, p. 19.

⁵⁹ Adaptado de Amélia Polónia, “Les petits ports dans le système portuaire européen à l’âge moderne (XVI^e.-XVIII^e. siècles)”, p. 32.

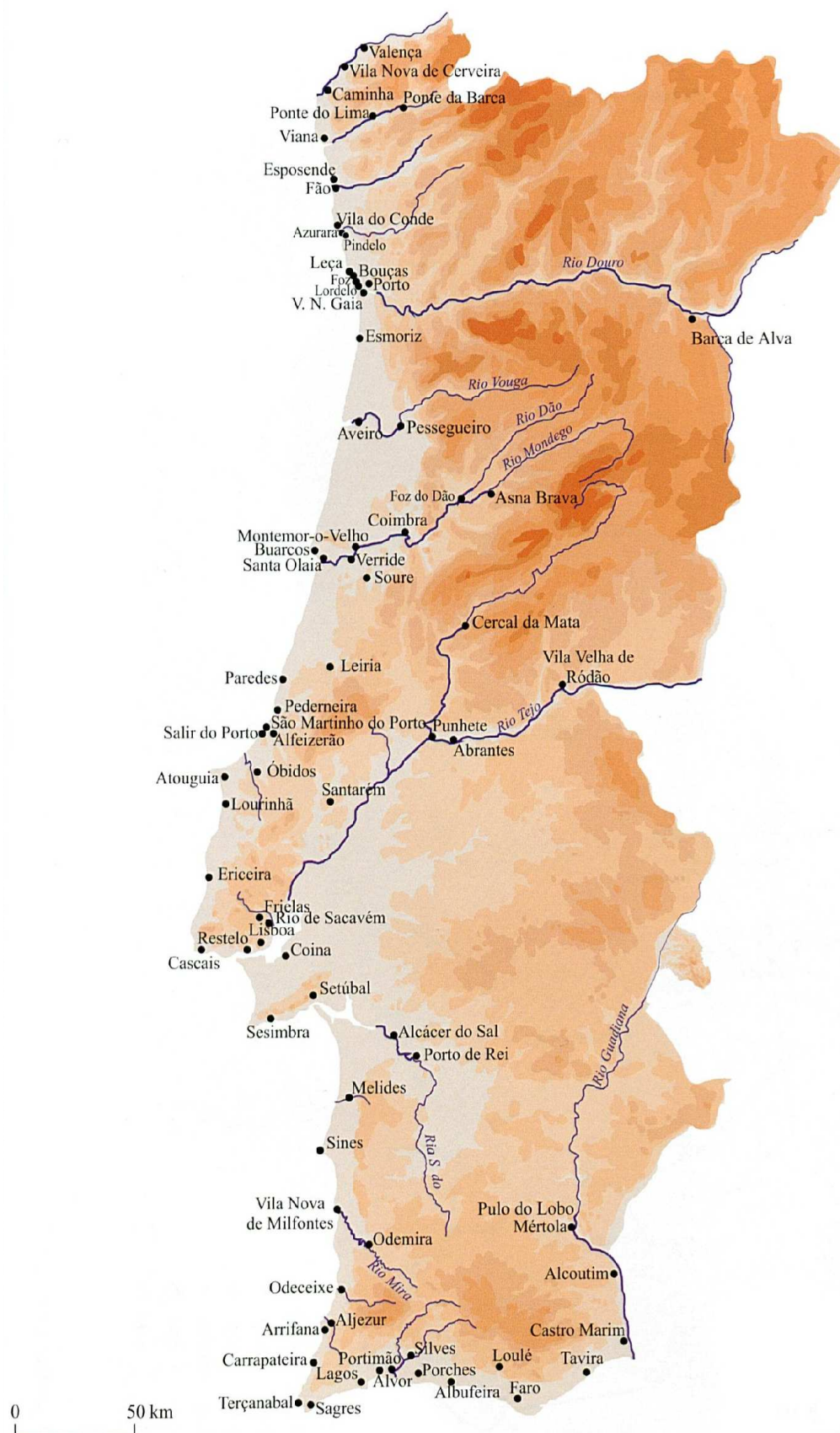


Fig. 2 – Principais portos marítimos e fluviais (sécs. XIII-XV)⁶⁰.

⁶⁰ Adaptado de A. H. de Oliveira Marques e João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2003, p. 92.

CAPÍTULO I – A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

«a Natureza prepara o local e o homem organiza-o para permitir que corresponda aos seus desejos e necessidades».

Vidal de La Blache⁶¹

1. Situação e meio geográfico

Inserido na denominada península de Lisboa, o termo de Cascais⁶², criado em 1370 e aproximadamente com uma extensão de 97 km² – muito semelhante à do actual concelho –, estabeleceu-se com limite Noroeste em Porto do Touro⁶³, a Nordeste em Rio de Mouro, a Sudoeste em Carcavelos, sendo delimitado a Ocidente e a Sul pelo oceano Atlântico (fig. 3). Contudo, desde cedo que o reguengo de Oeiras e, por vezes, também o de Algés andaram ligados ao senhorio de Cascais, apesar de manterem a sua especificidade administrativa, razão que fazia, praticamente, prolongar o seu território até às portas de Lisboa⁶⁴.

⁶¹ Apud Ângela Domingues, “Lisboa 1.”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de Francisco Contento Domingues, vol. II, [Lisboa], Caminho, 1994, p. 598.

⁶² Remonta ao Paleolítico a fixação do homem no território de Cascais. Em relação à origem do topónimo que dá nome a esta vila a teoria mais comum diz que virá do plural de cascal (monte de cascas), facto que estará relacionado com a abundância de moluscos marinhos aí existentes (Ferreira de Andrade, *Monografia de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal, 1969, pp. 7-8; A. H. de Oliveira Marques, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, *Novos Ensaios de História Medieval Portuguesa*, pp. 108, 111-112). Contudo, mais recentemente, tem-se ligado o topónimo “Cascais” ao almirante muçulmano Khashkhash al-Bahri, o qual, juntamente com Sabash ibn Kushuh, fez frente a uma esquadra normanda de 62 navios que visitou as costas do actual território português em 858-859. Ao que tudo indica parece ter sido Oliveira Marques quem primeiramente relacionou o nome do almirante com Cascais (cf. “O «Portugal» islâmico”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. II – *Portugal das Invasões Germânicas à Reconquista*, Lisboa, Editorial Presença, 1993, p. 125). Posteriormente, Maria Teresa Bonvalot (*Cascais, janela da Europa*, Cascais, Sopa de Letras, 2002, p. 34), José Sarmiento de Matos (*A Invenção de Lisboa*, liv. I – *As Chegadas*, Lisboa, Temas e Debates, 2008, pp. 207 e 210-211) e Margarida de Magalhães Ramalho (“A defesa de Cascais”, *Monumentos. Cidades. Património. Reabilitação*, n.º 31, Lisboa, Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Abril de 2011, p. 34) viriam a focar esta questão embora sem mencionarem a hipótese levantada por Oliveira Marques.

⁶³ “E damos lhe por seu termo como se começa pollo porto do touro” (*Chancelaria de D. Fernando*, liv. 1, fl. 56; pub. por João Martins da Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História*. Pub. e pref. por [...], sup. vol. I, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, pp. 404-405, doc. 405.

⁶⁴ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, p. 131.

1.1. O litoral (relevo e solo)

Cascais, terra de homens do mar, “o mais poderoso factor de relações geográficas remotas”⁶⁵, apresenta uma linha costeira entre o cabo da Roca e a baía que lhe dá nome marcada por uma linha agreste, “recortada e intensamente batida pelos ventos dominantes do quadrante norte”⁶⁶. Nela podem ser destacadas cinco áreas fundamentais.

Entre o cabo da Roca e a praia do Abano, nas faldas da Serra de Sintra, o trecho costeiro é praticamente inacessível, estando protegido por penedias abruptas e escarpadas contra as quais o mar, mormente no Inverno, bate furiosamente. Nesta área é de destacar a enseada do Porto do Touro, local que terá servido de porto desde a Idade do Ferro e que hoje em dia, sazonalmente, ainda alberga comunidades de pescadores oriundos de Peniche.

Segue-se um extenso areal aberto ao oceano, a praia do Guincho, seguido de duas enseadas pouco pronunciadas e arenosas. Daí em diante temos uma costa marcadamente fendida, baixa e rochosa, características que se mantêm um pouco para além do Cabo Raso.

Depois temos a Costa da Guia, área marcada por “arribas e falésias de recorte profundo, marginadas por rochedos, aqui e ali interrompidos por lajes mais ou menos extensas e que as águas do mar, na maré baixa, deixam a descoberto”⁶⁷. Esta é outra área que, face aos achados arqueológicos que se têm vindo a fazer, pensa-se que poderá ter servido como porto de abrigo durante a Antiguidade⁶⁸.

O ponto de viragem chega com a baía de Cascais, local mais abrigado dos ventos e onde o fustigar da ondulação perde poder, constituindo um óptimo porto de abrigo, usado pelo menos desde a época romana. Daí em diante ganha forma um amplo arco costeiro que se estende até S. Julião da Barra, na entrada do Tejo, com a alternância entre praias e áreas rochosas. Posicionados a nascente da baía de Cascais “dominam os areais, incrustados em plataformas baixas e desguarnecidas, que contrastam com o

⁶⁵ Orlando Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico. Esboço de Relações Geográficas*, 7.^a ed., rev. e ampliada, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1997, p. 104.

⁶⁶ Joaquim Boiça, Maria Rombouts de Barros, Margarida de Magalhães Ramalho, *op. cit.*, p. 22.

⁶⁷ Idem, *ibidem*, p. 22.

⁶⁸ Em 2007 deu-se a descoberta de uma âncora de pedra (datável da segunda metade do primeiro milénio a. C.) a 16 metros de profundidade ao largo da Costa da Guia, possível fundeadouro e local de abrigo na Antiguidade. No mesmo local foram identificados quatro cepos de chumbo. Estas descobertas põem em evidência a ideia da utilização de pequenos pontos de abrigo na costa de Cascais de apoio à navegação de índole comercial entre o Atlântico Norte e o Mediterrâneo Ocidental (António Carvalho e Jorge Freire, “Âncora de pedra recolhida ao largo da Guia (Cascais)”, *Al-Madan*, II sér., 15, Dez. 2007, <http://www.almadan.publ.pt/15ADENDAXV.pdf> [consultado a 03/12/2011]).

contorno rochoso da faixa costeira que, da praia da Cadaveira, em S. João, se prolonga até à ponta de S. Domingos de Rana. Junto desta lança-se a praia de Carcavelos, extensa e ventosa, em frente à qual se avolumam perigosos baixios de areia, os cachopos, que desde sempre exigiram perícia e mestria a quem, à roda do leme, traçava o rumo em direcção a Lisboa”⁶⁹. Aliás, nesta área ocorreram vários naufrágios ao longo dos séculos⁷⁰.

São as plataformas calcárias que marcam a paisagem da costa de Cascais, as quais se encontram bastante erosionadas pela acção do mar. De acordo com José d’Encarnação o calcário (azul e branco) é a rocha que mais abunda no concelho. Nele se encontram frequentemente incrustados fósseis de moluscos marinhos. A Oriente do concelho existem terrenos argilosos, vermelhos, adaptados para a cultura de cereais. De referir ainda os afloramentos basálticos, nomeadamente nas imediações de Talaíde, e as saibreiras, de onde são extraídos arenitos⁷¹.

1.2. O clima

O clima de Cascais não apresenta grandes variações de temperatura ao longo do ano. Por influência do mar não se apresenta nem muito quente no Verão nem muito frio no Inverno. As chuvas caem com maior abundância no Outono. Pode-se dizer que estamos perante “um clima de tipo mediterrânico, influenciado também pelos ventos que sopram do quadrante norte, principalmente no Verão”⁷².

A excelência do clima desta região terá atraído povoadores desde tempos remotos, mantendo-se hoje em dia muito procurada por nacionais e estrangeiros que ali se tornam residentes.

⁶⁹ Joaquim Boiça, Maria Rombouts de Barros, Margarida de Magalhães Ramalho, *op. cit.*, p. 22. Para uma visão mais aprofundada das características geográficas do espaço compreendido entre o cabo da Roca e a entrada da barra do Tejo vide Miguel Lacerda, *Cascais Atlântico. Flora e fauna marinha*, Cascais, Câmara Municipal, 2008, pp. 12-16.

⁷⁰ Está em elaboração o projecto da *Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais*. Vide <http://cham.fcsh.unl.pt/arqueologia/procasc.html> [consultado a 22/05/2012]. Sobre as fontes documentais dos naufrágios quatrocentistas que recolhemos durante a elaboração desta dissertação vide infra, pp. 129-130 e 158, nota 595.

⁷¹ José d’Encarnação, *História e Geografia de Cascais*, 2.^a ed., rev. e ampliada, Cascais, Edição do Autor, 1976, p. 9.

⁷² Idem, *ibidem*, p. 8.

1.3. A vegetação

Sabe-se que grande parte da vegetação natural de Cascais é constituída por espécies mediterrânicas. Por ali abundam os carrascais, substituintes da floresta original, a qual teria, nos locais mais frescos, de acordo com José d'Encarnação, o carvalho como planta dominante. Ademais, existe o carrasco, o zambujeiro, a madressilva, a roseira brava e etc. Nos locais secos encontram-se sobretudo a azinheira e o sobreiro.

Na linha de costa, sobretudo junto ao Guincho, encontra-se uma “grande variedade de pequeninas plantas, de flores mimosas, entre as quais existe uma que não se encontra em mais nenhuma parte do Mundo – a *Armeria Pseudarmeria* (variedade de “saudade”)”. Para além disso refiram-se os chorões, abundantes ao longo do litoral e o pinheiro (bravo e manso), sobretudo nas áreas mais próximas do mar⁷³.

1.4. Fontes e cursos de água

Diversas fontes de água surgem mencionadas desde tempos recuados para o território que faz parte do actual concelho de Cascais, nomeadamente as águas termais dos Estoris. Do período romano existem vestígios significativos de grandes obras hidráulicas como, por exemplo, o aqueduto de Casais Velhos, a Norte da Areia, um possível aqueduto que ia do Alto da Luz, a Norte da Abuxarda, até ao complexo industrial romano do Bom Sucesso, situado a Norte de Alvide, bem como no Alto da Cidreira e em Freiria, onde também foram detectadas obras hidráulicas⁷⁴.

Actualmente, o concelho de Cascais dispõe de algumas ribeiras secas a maior parte do ano, à excepção da ribeira das Vinhas, a que tem maior caudal, e que vai desaguar precisamente na praia da Ribeira, também conhecida por praia dos Pescadores ou do Peixe⁷⁵.

⁷³ Idem, *ibidem*, p. 8.

⁷⁴ Cf. Guilherme Cardoso e José d'Encarnação, *Para uma História da Água no Concelho de Cascais*, Cascais, Serviços Municipalizados de Água e Saneamento, 1995, pp. 15-16.

⁷⁵ Para uma visão específica sobre os habitats costeiros de Cascais, tanto vegetais como animais, vide Nuno Farinha e Fernando Correia, *Mar de Cascais. Ilustrações de Vida Marinha*, Cascais, Câmara Municipal, 2005; Miguel Lacerda, *op. cit.*, passim.

1.5. Vias de acesso

De acordo com Ibn Hawkal, geógrafo oriental que visitou o Ocidente do al-Andalus em 948 (embora só tenha escrito a sua obra posteriormente a 970 e tenha seguido fielmente muitas das indicações de al-Istakhri, que também havia visitado o al-Andalus e cuja obra foi publicada c. 950), existia um caminho que ligava Lisboa a Sintra em dois dias e dali partia para Santarém com mais dois dias de viagem pela frente⁷⁶. Esse caminho seria muito mais antigo até porque durante a época romana já existiria uma via que ligava Lisboa a Oeiras, a Cascais e a Sintra⁷⁷.

Como nos mostra A. H. de Oliveira Marques, o concelho de Cascais estava dotado de duas “estradas principais de grande circulação, a que o ligava a Lisboa e seguia paralela à costa e a que o ligava a Sintra passando por Alcabideche”⁷⁸.



Fig. 3 – O termo de Cascais nos séculos XIV-XV⁷⁹.

⁷⁶ Ibn Hawkal, *Configuracion del Mundo (Fragmentos alusivos al Magreb y España)*, Valência, Anubar, 1971, p. 68; José D. Garcia Domingues, *O Garb Extremo do Andaluz e «Bortuqal» nos Historiadores e Geógrafos Árabes*, sep. do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Jul-Dez 1960, pp. 352-353.

⁷⁷ De acordo com Jorge de Alarcão (*O Domínio Romano em Portugal*, 4.^a ed., Mem Martins, Publicações Europa-América, 2002, p. 97) “A densidade de estações nos concelhos de Oeiras, Cascais e Sintra pressupõe a existência de uma via que, partindo de Olisipo, as servisse”. Porém, a inexistência de miliários ou de vestígios de calçadas não permite estabelecer uma hipótese de traçado. No entanto, sabe-se que na vila de Sintra foi “identificado um troço da via de ligação à estrada de Olisipo” (Maria Teresa Caetano, *Colares*, Sintra, Câmara Municipal, 2000, p. 32, nota 79). Ainda sobre o possível traçado da via cf. Rodrigo Banha da Silva, *As “Marcas de Oleiro” em Terra Sigillata da Praça da Figueira: uma contribuição para o conhecimento da economia de Olisipo (séc. I a.C. – séc. II d. C.)*. Tese de Mestrado em Arqueologia apresentada ao Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2005, p. 286, fig. 73; André de Oliveira-Leitão, *O Povoamento no Baixo Vale do Tejo: entre a territorialização e a militarização (meados do século IX - início do século XIV)*. Dissertação de Mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011, p. 80.

⁷⁸ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, p. 126.

2. Portos locais e infra-estruturas portuárias

Embora o nosso estudo se centre no porto de Cascais, importa referir os portos das proximidades, os quais, aliás, são praticamente desconhecidos do público geral, de modo a que se possam captar melhor as potencialidades desta área costeira.

2.1. O porto de Colares

Embora os registos documentais da existência de um porto interior em Colares remontem aos séculos XIII e XIV, mais concretamente a 1255 e 1362, numa altura em que o mesmo já teria assoreado, tudo indica que já fosse utilizado durante o período romano senão antes⁸⁰. Tendo em conta a proximidade do rio de Colares em relação à *villa* de Santo André de Almoçageme, a *villa* mais ocidental do mundo romano, é natural que os Romanos tenham feito uso desse curso de água para entrada e escoamento dos seus produtos. Os materiais arqueológicos obtidos na escavação dessa *villa*⁸¹, nomeadamente a *Sigillata Africana*, que representa 95% do total dos materiais exumados e que, uma vez descarregada em *Olisipo*, poderia chegar ao interior de Sintra pelo rio de Colares⁸², as ânforas romanas que começaram a ser descobertas fortuitamente na década de 50 do século passado num areal do Mucifal (Colares), fazendo parte daquilo que se pensa ter sido um depósito ânfórico à semelhança de outros descobertos em território lusitano⁸³, bem como a própria existência do santuário romano dedicado ao Sol e à Lua à entrada do rio, são testemunhos que nos levaram a

⁷⁹ Adaptado de idem, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – II”, p. 139.

⁸⁰ José de Oliveira Boléo remonta a sua importância ao tempo dos Fenícios dizendo que, caso estes não viessem ao porto de Colares, dado Sintra ser a região mais rica da Estremadura a nível de produtos minerais, era natural que os seus habitantes tivessem que se deslocar a Lisboa a fim de trocar produtos (José de Oliveira Boléo, *Sintra e seu termo (Estudo Geográfico)*, Lisboa, Minerva, 1940, p. 40).

⁸¹ Cf. Élvio Melim de Sousa, *Terra Sigillata Hispânica Tardia da Villa de Santo André de Almoçageme (Colares, Sintra)*, sep. de *Artefactos*, vol. I, 1992, p. 16; ibidem, *Presença de “Terra Sigillata” Clara com decoração de relevos aplicados na Villa de Santo André de Almoçageme (Freg. de Colares, conc. de Sintra)*, sep. de *Setúbal Arqueológica*, vol. IX-X, 1992, p. 386; idem, “Ruínas Romanas de St.º André de Almoçageme”, *Actas do Seminário O Espaço Rural na Lusitânia. Tomar e o seu Território, 17 a 19 de Março 1989*, Tomar, Centro de Estudos de Arte e Arqueologia da Escola Superior de Tecnologia de Tomar, 1992, pp. 85-91.

⁸² Marco Oliveira Borges, “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais durante o Ġarb al-Ġandalus. I – Em torno do Porto de Colares”, *História. Revista da FLUP*, IV sér., vol. II, 2012, (no prelo).

⁸³ Frederico Coelho Pimenta, “Subsídios para o estudo do material ânfórico conservado no Museu Regional de Sintra”, *Sintria. Revista de Estudos de Arqueologia, Arte e Etnografia*, vols. 1-2, t. I, 1982-83, pp. 117-150. Agradecemos a informação gentilmente partilhada por Alexandre Gonçalves.

remontar essa utilização portuária ao período romano, altura em que esse curso de água seria mais acessível à navegação⁸⁴.

Durante a época islâmica Ibn Hawkal e al-Himyari mencionam um rio com desembocadura em Sintra⁸⁵, mas nada referem quanto à existência de um porto. No entanto, partindo das descrições de al-Himyari presentes na obra *Portugal na Espanha Árabe*, Maria Teresa Caetano identifica esse curso de água como sendo o rio de Colares (também conhecido por rio das Maças, de Galamares e do Lourel, consoante os povoados que atravessa), cuja foz é na actual praia das Maças, o qual terá funcionado como porto de Sintra⁸⁶ ainda durante a época islâmica. As descrições de João de Barros corroboram os documentos medievais de que se estava perante um porto interior⁸⁷. Contudo, durante a época islâmica o porto já só funcionaria durante a preia-mar⁸⁸.

Quanto à localização do porto, em 1940 José de Oliveira Boléo dizia que ainda subsistiam “restos dum antigo ancoradouro” na várzea de Colares⁸⁹. Ademais, a tradição oral manteve a ideia de ter existido um paredão na Quinta da Prezinha (situada na parte baixa da vila) dotado inclusive de argolas para amarrar as embarcações⁹⁰. Conjugando estes dados com os que revelam João de Barros e Joseph de Santanna, o porto ficaria precisamente nas proximidades da Quinta da Prezinha⁹¹, actualmente a c. 3,7 km do mar se seguirmos o trajecto da ribeira de Colares. De qualquer modo, face ao crescimento da área urbana naquele local, que, como consequência, poderá ter levado ao desaparecimento dessas possíveis infra-estruturas portuárias, não excluindo igualmente o seu possível encobrimento pelas areias e pela vegetação, somente um trabalho de prospecção naquela área e possíveis escavações arqueológicas poderão revelar qualquer tipo de infra-estruturas deste antigo porto.

⁸⁴ Marco Oliveira Borges, *op. cit.*

⁸⁵ Ibn Hawkal, *op. cit.*, p. 69; Adel Sidarus e António Rei, “Lisboa e seu termo segundo os geógrafos árabes”, *Arqueologia Medieval*, n.º 7, Porto, Edições Afrontamento, 2001, p. 60.

⁸⁶ Cf. Maria Teresa Caetano, *op. cit.*, p. 27.

⁸⁷ João de Barros, *Chronica do Emperador Clarimundo, Donde os Reis de Portugal Descendem*. Quinta Impressão, t. III, Lisboa, Na Officina de João António da Silva, 1791, cap. I, pp. 19-20.

⁸⁸ A própria descrição de João de Barros ao ter em conta as condicionantes causadas pela vazante aponta nesse sentido: “porque a maré a este tempo vazava, ficarão algumas Náos tão baixas na mãi do Rio, e a terra tão alcantilada, que toda ficou igual com o bordo da Náo” (idem, *ibidem*, cap. II, p. 25).

⁸⁹ José de Oliveira Boléo, *op. cit.*, pp. 80-81.

⁹⁰ Maria Teresa Caetano, *op. cit.*, pp. 14, 21, nota 35.

⁹¹ Marco Oliveira Borges, *op. cit.* e o cap. IV da presente dissertação, pp. 176-177.

2.2. O porto do Touro

Ladeado do Espigão das Ruivas, rochedo estreito de difícil acesso onde, em 1991, fora identificada uma estrutura pétrea rectangular de pequenas dimensões e cujo interior continha abundantes vestígios de fogo e materiais arqueológicos datáveis da Idade do Ferro e da época romana⁹², encontra-se o pequeno porto de abrigo conhecido como Porto do Touro⁹³. Inicialmente interpretado como local de culto, o sítio arqueológico do Espigão das Ruivas, situado um pouco a Sul do cabo da Roca, parece reunir hoje em dia o consenso entre os investigadores de que terá sido um local de apoio à navegação nesta área costeira particularmente recortada e escarpada⁹⁴, podendo a estrutura em causa ter sido usada para sinalização do próprio porto aos navegantes. É possível que este sítio arqueológico ainda estivesse em actividade durante a Idade Média⁹⁵.

Voltado a Sul, nas faldas da serra de Sintra, no limite Norte do termo de Cascais e numa costa de mar particularmente bravia, Porto do Touro – local onde desagua um ribeiro com o mesmo nome – terá servido de apoio a corsários⁹⁶ podendo igualmente ter sido um dos locais onde as forças espanholas desembarcaram quando atacaram Cascais em 1580. Recentemente detectou-se um canhão no fundo da sua enseada⁹⁷ o que deixa transparecer uma continuidade de utilização durante a época moderna. É de salientar a existência de uma pequena nascente de água no lado oriental da praia de Porto do Touro, essencial para abastecer os navegantes do passado assim como no presente⁹⁸. Hoje em dia ainda é usado por pescadores oriundos de Peniche que ocupam o local sazonalmente.

⁹² Guilherme Cardoso, *Carta Arqueológica do Concelho de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal, 1991, p. 31; idem e José d'Encarnação, "Sondagem no Espigão das Ruivas (Alcabideche, Cascais)", *Al-Madan*, II sér., n.º 2, Jul. 1993, p. 150; Carlos Fabião, "A Dimensão Atlântica da Lusitânia: Periferia ou Charneira no Império Romano?", *Lusitânia Romana. Entre o Mito e a Realidade. Actas da VI Mesa Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*, Cascais, Câmara Municipal, 2009, p. 66.

⁹³ Também conhecido simplesmente por Porto Touro, Guincho Velho ou Porto de Pescadores.

⁹⁴ Ana Margarida Arruda, *Los Fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.C.)*, Barcelona, Universidad Pompeu Fabra de Barcelona, 2002, p. 29; idem e Raquel Vilaça, "O Mar Grego-Romano antes de Gregos e Romanos: perspectivas a partir do Ocidente Peninsular", *Mar Greco-Latino*. Coord. por Francisco de Oliveira, Pascal Thiery e Raquel Vilaça, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006, p. 44.

⁹⁵ Guilherme Cardoso e José d'Encarnação, "Sondagem no Espigão das Ruivas [...]", p. 150.

⁹⁶ *Um Olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III – *Cascais na Época dos Descobrimentos*, Cascais, Associação Cultural de Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1989, p. 12.

⁹⁷ António Carvalho e Jorge Freire, "Cascais y la Ruta del Atlántico. El establecimiento de un puerto de abrigo en la costa de Cascais. Una primera propuesta", *Roma y las Provincias: modelo y difusión. XI Coloquio Internacional de Arte Romano Provincial*, vol. II, Badajoz, Consejería de Cultura y Turismo, 2011, p. 732.

⁹⁸ Guilherme Cardoso e José d'Encarnação, *Para uma História da Água [...]*, p. 15.



Fig. 4 – Porto do Touro visto do Espigão das Ruivas (foto do autor, Março de 2012).



Fig. 5 – Sítio arqueológico do Espigão das Ruivas (foto do autor, Março de 2012).

2.3. O porto de Cascais: antiguidade e ocupação

“Era geralmente aceite que Cascais tinha fundação mediéevica”, na sequência do aparecimento das póvoas marítimas, “donde se destacava a sua condição de povoado amuralhado”⁹⁹. Contudo, escavações arqueológicas iniciadas em 1992 vieram trazer novas perspectivas à “história urbana de Cascais, pela primeira vez detectavam-se estruturas romanas”¹⁰⁰. Com efeito, o desenvolvimento dos trabalhos arqueológicos (1992, 1998 e 1999) junto à torre-porta que resta do castelo medieval da vila¹⁰¹ confirmou a existência de um complexo produtivo de conservas e derivados piscícolas composto por sete tanques. Estes pertenciam a um grupo de doze cetárias relativas a uma mesma fábrica, sendo os vestígios datáveis da segunda metade do século I d. C. e dos finais do século II¹⁰². Segundo João Cabral e Guilherme Cardoso este pequeno complexo conserveiro integrava-se numa vasta área de exploração industrial existente no estuário do Tejo, mormente em Lisboa, Cacilhas e Porto Brandão¹⁰³.

Na década de quarenta do século XX Afonso do Paço e Fausto J. A. de Figueiredo já tinham tentado demonstrar a importância do porto de Cascais para a época romana, com base no facto de que em 530 a.C. já “eram permutadas [no Tejo] as mercadorias trazidas por mar dos países nórdicos pelas que vinham do Mediterrâneo”¹⁰⁴, mas é a descoberta das cetárias que vem comprovar a utilidade do porto de Cascais nessa época. Contudo, coloca-se agora a hipótese de que a ocupação do porto venha de uma diacronia anterior¹⁰⁵, muito possivelmente desde a chegada dos Fenícios¹⁰⁶.

⁹⁹ João Cabral e Guilherme Cardoso, “Escavações arqueológicas junto à torre-porta do Castelo de Cascais”, *Arquivo Cultural de Cascais. Boletim Cultural do Município* n.º 12, Cascais, Câmara Municipal, 1996, p. 131.

¹⁰⁰ Idem, *ibidem*, p. 131.

¹⁰¹ Argumentando face a um estudo anterior de Guilherme Cardoso e João Cabral (“Apontamentos sobre os vestígios do antigo castelo de Cascais”, 1988), João J. Alves Dias havia-se oposto referindo que nesse estudo não se tratava “do castelo, mas sim da muralha da vila, ou da sua alcáçova” (João J. Alves Dias, “Para a História da iconografia de Cascais”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 11, Cascais, Câmara Municipal, 1992-94, p. 96, nota 2). Contudo, após as evidências resultantes das “Escavações arqueológicas junto à torre-porta do Castelo de Cascais”, Guilherme Cardoso e João Cabral reforçaram a sua posição.

¹⁰² Guilherme Cardoso, “As cetárias da área urbana de Cascais”, *Setúbal Arqueológica*, vol. 13, Setúbal, Junta Distrital de Setúbal, 2006, pp. 145-150.

¹⁰³ É curioso que, tal como em Cascais, as cetárias romanas de Sines foram descobertas junto ao castelo medieval (cf. Arnaldo Soledade, *Sines, terra de Vasco da Gama*, Setúbal, Junta Distrital, 1973, p. 25).

¹⁰⁴ Afonso do Paço e Fausto J. A. de Figueiredo, “Esboço Arqueológico do Concelho de Cascais”, *Boletim do Museu-Biblioteca do Conde de Castro Guimarães*, n.º 1, Cascais, Comissão Administrativa do Museu-Biblioteca do Conde de Castro Guimarães, 1943, p. 19.

¹⁰⁵ António Carvalho e Jorge Freire, *op. cit.*, p. 731.

¹⁰⁶ Segundo Ana Margarida Arruda e Raquel Vilaça foi a partir de meados do século VIII a. C. que os Fenícios começaram a chegar à costa portuguesa (“O Mar Grego-Romano [...]”, p. 46).

Durante a época islâmica o porto de Cascais teria mantido a sua importância, embora não tenha sido alvo da atenção dos autores muçulmanos, os quais, aliás, omitiram a realidade portuária entre a costa de Sintra e Cascais. Nem mesmo o foral de Sintra de 1154, o qual chegou até aos nossos dias através de dois traslados feitos no século XV – como será referido adiante –, alude a Cascais como parte integrante do termo sintrense. É verdade que existem referências à passagem dos Cruzados que auxiliaram na Reconquista de Lisboa (1147) pelo porto de Cascais, mas essas informações, se bem que possivelmente baseadas numa memória do século XII, aparecem muito tardiamente. O documento mais antigo que se reporta a Cascais remonta a 1282, resultando dos foros e privilégios concedidos por D. Dinis ao alcaide do mar e homens do mar de Tavira, conforme os que decorriam em Lisboa. No que toca a Cascais, o documento alude a um Martim Anes que fora alcaide do mar em Lisboa e que, durante o desempenho do seu ofício, punha alcaides do mar em Cascais e Sesimbra. Estes, por sua vez, no exercício das suas funções, prendiam os pescadores quando estavam em terra, quando se feriam ou faziam alguma coisa «sem guisa»¹⁰⁷.

2.3.1. O espaço físico portuário: infra-estruturas, tipo de porto e sua extensão

Com que infra-estruturas urbano-portuárias estaria dotada a vila de Cascais no século XV? Como se processou o ordenamento territorial deste espaço? Quais foram os agentes envolvidos? No que diz respeito às edificações a conjugação dos dados escritos, arqueológicos e iconográficos revela claramente a existência de duas fortificações: a torre que D. João II mandou construir e o castelo medieval, não esquecendo as habitações no interior desta última estrutura e, muito possivelmente, algumas casas de apoio a pescadores e comerciantes que surgem fora das muralhas do castelo como se pode ver na célebre gravura de Georg Braun e Frans Hogenberg (fig. 6).

No entanto, nos séculos XV-XVI, face ao crescimento do tráfego comercial e a outras necessidades resultantes do envolvimento de Portugal na empresa expansionista, os monarcas viram-se obrigados a melhorar os acessos aos portos – tanto marítimos como fluviais – e a desenvolver infra-estruturas de apoio à navegação que substituíssem as que se tornavam rudimentares¹⁰⁸, isto quando as iniciativas não partiam dos próprios

¹⁰⁷ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, p. 17, doc. 21; Luís Miguel Duarte, “Crimes do Mar e Justiças da Terra”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, II sér., vol. VIII, Porto, Faculdade de Letras, 1991, p. 55, nota 33.

¹⁰⁸ Como salientou Manuel António Fernandes Moreira: “Os Descobrimentos obrigaram os sucessivos governos e adoptaram uma política de desenvolvimento portuário que contemplava a melhoria dos fundos

pescadores ou das confrarias marítimas, razão pela qual Cascais, na rota de todo o tráfego marítimo nacional e internacional que se destinava a Lisboa, teria naturalmente visto o seu espaço físico portuário sofrer intervenções de adaptação às novas realidades.

Da gravura sobre Cascais publicada por Georg Braun e Frans Hogenberg em 1572, a qual terá sido desenhada três quartos de século antes, daí João J. Alves Dias referir que o arquétipo poderá remontar a finais do século XV ou inícios do seguinte¹⁰⁹, destaca-se o castelo medieval e a torre de Cascais.

O Castelo medieval, estrutura fortificada que se encontra mais a Norte, surge pela primeira vez mencionado num documento de 1370. No interior das suas muralhas temos vários edifícios e seria na sua protecção que se abrigariam, de forma permanente, as gentes da vila, de forma esporádica, a população que vivia no arrabalde e que tinha necessidade de se proteger quando ocorriam ataques inimigos. Por outro lado, o castelo também poderia servir de abrigo às pessoas importantes que faziam escala naquele porto ou que, por terra, visitavam a vila, nomeadamente os nobres e os monarcas. Oliveira Marques colocou a hipótese de que durante o senhorio de D. Henrique de Vilhena já tivesse “sido aí edificado um paço de grandeza e cómodos suficientes para albergar o rei D. Fernando que visitou Cascais, com certeza a convite do seu donatário, em Dezembro de 1375”¹¹⁰.

fluviais, a construção de novas docas, a libertação de espaços envolventes, a criação de estaleiros navais, a modernização das estruturas defensivas, o aperfeiçoamento das técnicas e regulamentos de atracagem a fim de corresponder ao crescente movimento de tráfego e à necessidade de maior eficiência” (Manuel António Fernandes Moreira, *op. cit.*, p. 13). Sobre as preocupações e desafios que se colocavam às autoridades portuárias vide Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, vol. I, p. 31.

¹⁰⁹ João J. Alves Dias, “Cascais e o seu termo na primeira metade do século XVI – aspectos demográficos”, *Arquivo de Cascais [...]*, n.º 6, 1987, p. 67; idem, “Lisboa Medieval na Iconografia do século XVI”, *Ensaio de História Moderna*, Lisboa, Editorial Presença, 1988, p. 120. Contrariamente, Nuno José Varela Rubim (*A Defesa Costeira dos Estuários do Tejo e do Sado desde D. João II até 1640*, Lisboa, Prefácio, 2011, p. 49) acredita que a imagem, caso tenha sido desenhada pelo pintor flamengo Hoefnagel, isso terá ocorrido entre 1563 e 1567. Por sua vez, Joaquim M. F. Boiça (“Cascais no sistema defensivo do porto de Lisboa”, *Monumentos. Cidades. Património. Reabilitação*, n.º 31, p. 30) atribui a gravura “aos anos trinta do século XVI”.

¹¹⁰ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média - I”, p. 116.



Fig. 6 – Pormenor da vila de Cascais presente na gravura publicada por Georg Braun e Frans Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. I, 1572 (© Institut Cartogràfic de Catalunya)¹¹¹.

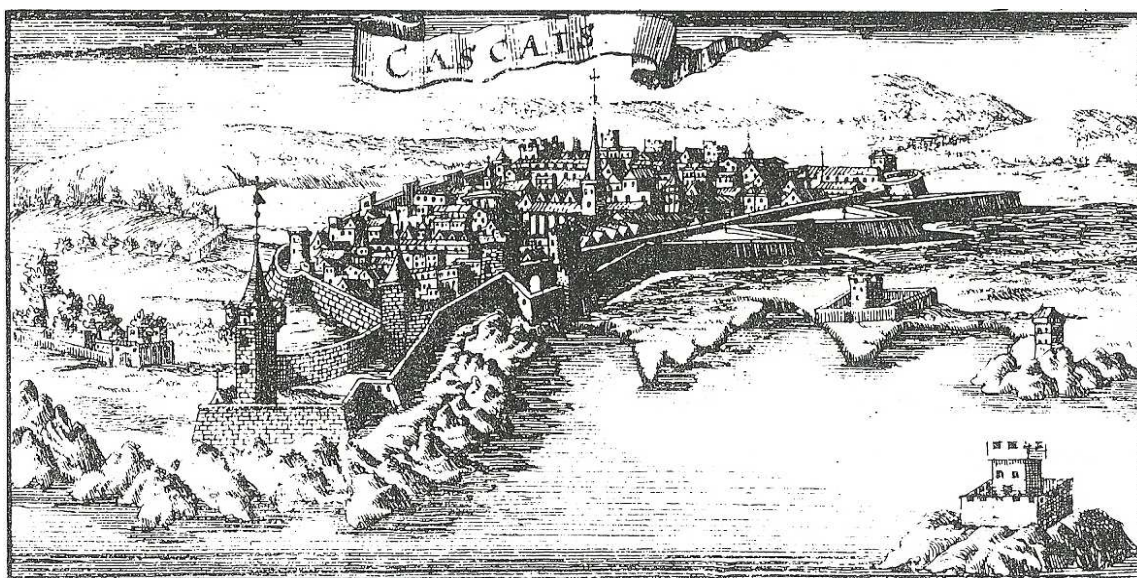


Fig. 7 – Gravura que destaca a vila e porto de Cascais publicada por Germanus Adlerhold (1703)¹¹².

A torre de Cascais, fortificação a Sul e cuja representação mais antiga que se conhece da sua estrutura remonta a c. 1530-1535, estando presente numa iluminura da *Genealogia do Infante D. Fernando* (British Library)¹¹³, foi construída em finais do século XV. Como estava virada exclusivamente para as actividades militares e defesa do porto, ainda que, à semelhança do que ocorria noutras fortalezas da costa africana,

¹¹¹ Disponível em <http://www.icc.cat/> [consultado a 14/09/2012].

¹¹² Adaptado de João J. Alves Dias, “Para a História da iconografia de Cascais”, p. 99.

¹¹³ Vide infra, pp. 190 e 197.

seja possível que o seu interior tivesse servido igualmente para “resguardo das trocas comerciais”¹¹⁴, focaremos os seus aspectos no último capítulo desta dissertação.

Fora das muralhas da vila existia o arrabalde portuário¹¹⁵ e a Vila Nova de Cascais, esta última já existente no reinado de D. Fernando I¹¹⁶. Segundo a gravura de Braun e Hogenberg, a qual deve ser interpretada com cautela devido ao seu carácter lacónico, simplista e até incorrecto, no arrabalde existiam várias casas (pelo menos 24), sendo que as que surgem a Nordeste do castelo poderiam corresponder à Vila Nova de Cascais, embora, na verdade, a sua localização fosse mais para Norte do que aquilo que a gravura mostra¹¹⁷. As casas mais próximas do mar seriam certamente para guardar os apetrechos dos pescadores¹¹⁸. Estariam ligadas também a outras actividades portuárias podendo servir igualmente de apoio às actividades comerciais que ganhariam forma no rossio local ou de armazém dos produtos – agrícolas e artesanais – vindos do *hinterland* e que por aquele porto seriam escoados para variados destinos¹¹⁹.

Habitualmente o mercado de primeiras necessidades das cidades e vilas medievais realizava-se extramuros, junto a uma das portas da muralha local, num rossio¹²⁰. De acordo com Oliveira Marques o rossio de Cascais devia localizar-se “no actual Largo 5 de Outubro, convenientemente próximo tanto da muralha quanto da

¹¹⁴ Joaquim Manuel Ferreira Boiça, Maria de Fátima Rombouts de Barros, Margarida de Magalhães Ramalho, *op. cit.*, p. 28.

¹¹⁵ Sobre os arrabaldes vide Jorge Gaspar, “A cidade portuguesa na Idade Média. Aspectos da estrutura física e desenvolvimento funcional”, *La Ciudad Hispanica Durante Los Siglos XIII al XVI*, vol. I, Madrid, Universidad Complutense, 1985, pp. 133-147.

¹¹⁶ O primeiro documento que alude à Vila Nova é a própria carta régia de 8 de Abril de 1370 que cria o senhorio de Cascais e lhe concede um termo geográfico. O segundo é uma carta também do reinado de D. Fernando cujo conteúdo conhecemos por uma carta de 1386 outorgada por D. João I e que veio confirmar a isenção do pagamento da jugada de pão e de vinho aos moradores e vizinhos da Vila Nova de Cascais, isto conforme havia determinado D. Fernando (Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, p. XXXIX, doc. 15). O foral de Cascais (1514) também alude à Vila Nova de Cascais.

¹¹⁷ O problema da localização da Vila Nova de Cascais, também chamada de Aldeia Nova, foi abordado muito recentemente por José d’Encarnação (cf. *Cascais, paisagem com pessoas dentro*, Cascais, Associação Cultural de Cascais, 2011, pp. 22-25) e por José C. Vasconcelos Quintão (cf. “A Cascais, para nunca mais...?”, *Monumentos. Cidades. Património. Reabilitação*, n.º 31, pp. 7-8). Segundo José d’Encarnação: “Começava a «Vila Nova» na actual Rua Manuel Joaquim de Avelar. Era, em relação à parte baixa da vila, mais piscatória, a da encosta, de que, hoje, o Alto da Bela Vista poderá considerar-se o núcleo principal”. “A rua apresentou, até duas décadas atrás, no seu lado norte, uma quinta com o nome de Aldeia Nova, hoje ocupada por casario. Aí ficava uma das mais antigas padarias da vila, a que chamávamos a «padaria do Paulino», com fabrico próprio, ora integrada na Panisol. Do lado sul, nasceram os primeiros prédios de andares limítrofes da vila «velha», quer na Rua Afonso Sanches, com a qual entronca a meio, quer na Praceta Manuel Nunes Manique, «herói da Guerra Peninsular»” (José d’Encarnação, *op. cit.*, pp. 22-25).

¹¹⁸ Uma sondagem arqueológica de emergência realizada em 1988, no Largo do Poço Novo (Cascais), deu a conhecer o chão de uma casa de pescadores do século XVI ou até mesmo anterior (*Um Olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III – *Cascais na época dos Descobrimentos*, p. 16).

¹¹⁹ Vide *infra*, pp. 94-101.

¹²⁰ Manuela Santos Silva, “As Cidades (séculos XII-XV)”, in *História de Portugal. Dos Tempos Pré-Históricos aos nossos dias*. Dir. por João Medina, vol. III – *Portugal Medieval*, Lisboa, Ediclube, 1993, p. 261.

ribeira e das saídas para Lisboa e Sintra”¹²¹ (fig. 8). Localizado frente à baía portuária, este espaço aberto seria o centro vital da vida económica cascalense, o local onde se realizariam as trocas comerciais entre a população rural vinda do *hinterland* e a população da vila portuária, acrescentando a sua importância económica pelo facto de ali aportarem navios das mais variadas origens e que, conseqüentemente, dariam origem a uma maior concentração das actividades de transporte, armazenamento e de comércio: grossista e a retalho. Daí que o seu subsolo deva guardar muitos segredos daquilo que no passado constituiu o principal local de apoio humano ao movimento e actividades marítimas desenvolvidas naquele porto¹²².

Embora a gravura de Braun e Hogenberg omita certas infra-estruturas que fariam parte da malha urbana de Cascais, até mesmo a real configuração da praia da Ribeira, no rescaldo das cheias de 1983 – que provocaram enormes estragos na baixa da vila – foi observada, no Largo Luís de Camões, parte da estrutura de um antigo paredão do século XVI que “suportava a estrada que ligava o castelo” a essa mesma antiga parte e que seguiria até à ponte da vila¹²³.

Com uma organização portuária assente em três factores essenciais: “vías, vehículo y terminal”¹²⁴, seria lícito pensar na existência de um cais de atracagem que facilitasse a entrada e saída de pessoas, a carga e descarga de mercadorias e de animais dos navios, mas as fontes nada revelam sobre isso. A ausência de conhecimento de tal infra-estrutura – em pedra ou até mesmo em madeira – poderia parecer estranha, uma vez que Cascais era, não só, um porto pesqueiro, comercial e de abrigo, mas também porque, face “às leis implacáveis da geografia”¹²⁵, acolhia todo o movimento marítimo destinado a Lisboa tornando-o bastante activo e necessitado de infra-estruturas desse

¹²¹ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média - I”, p. 121. Aliás, a planta da vila de Cascais da autoria de Vincenzo Casale (1590) mostra que a praça ficava situada nesta área.

¹²² Sobre os dados arqueológicos obtidos na Praça 5 de Outubro vide Guilherme Cardoso, “Escavações eventuais na vila de Cascais”, *Trabalhos de Arqueologia. I Encontro Nacional de Arqueologia Urbana. Setúbal – 24 a 26 de Maio de 1985*, Lisboa, Instituto Português do Património Cultural, 1986, pp. 49-53; João Monjardino, “Identificada a Presença de Cravinho nos inícios de Quinhentos na vila de Cascais”, *Um Olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III – *Cascais na Época dos Descobrimentos*, pp. 61-63.

¹²³ Idem, “Rescaldo das Cheias. Observações arqueológicas (IV)”, *Jornal da Costa do Sol*, ano XXI, n.º 886, 24 de Maio de 1984, p. 6; idem, “Escavações eventuais na vila de Cascais”, p. 52.

¹²⁴ Vide Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto, “Historia y evolución de los puertos en la Edad Moderna”, *Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Moderna curso de verano (U.I.M.P., Universidade de A Coruña). Ferrol, 18 a 21 de Julio de 1994*. Coord. por Víctor Alonso Troncoso, Coruña, Universidade da Coruña, 1995, pp. 147-148.

¹²⁵ A expressão é de Manuel António Fernandes Moreira, *op. cit.*, p. 70.

tipo tal como surgiram noutros portos reinóis¹²⁶. Contudo, é sabido que muitos locais com funções portuárias nunca estiveram dotados de estruturas materiais como, por exemplo, cais, molhes, docas, ou rampas de varadouro¹²⁷, o que terá sido o caso de Cascais. De facto, são inúmeras as descrições que aludem a Cascais como ancoradouro ou fundeadouro¹²⁸ mas nunca revelam a existência de quaisquer infra-estruturas de atracagem no seu porto. As próprias plantas de Cascais de finais do século XVI, que superam e corrigem as lacunas evidenciadas na gravura de Braun e Hogenberg, também não indicam qualquer infra-estrutura junto à praia.

De qualquer forma, não estando dotado de um cais ou de qualquer outro tipo de plataforma de apoio à navegação, o porto de Cascais teria de ter necessariamente um sistema de vaivém mais activo e especializado com o serviço de barcas e outras pequenas embarcações – como sugere a gravura de Braun e Hogenberg – que fizessem a ligação com a terra, se bem que alguns navios também pudessem ser varados¹²⁹ na praia da Ribeira e nas seguintes. Aliás, o próprio Vincenzo Casale, na legenda da sua planta da vila de Cascais (1590), faz referência à praia da Ribeira como local onde “se uarão os Barquos” dos pescadores da vila. E sabe-se que, outrora, a praia da Ribeira estendia-se mais para Norte porque não era limitada pela muralha já construída desde 1645 e onde, em meados do século XX, fora construído o Casino da Praia¹³⁰. Na verdade, a fisionomia geomorfológica desta parte costeira, com várias praias seguidas da praia da Ribeira, propiciava essas condições para servirem igualmente de varadouro se bem que os navios de menores dimensões estivessem melhor capacitados para isso¹³¹. Seriam, igualmente, as pessoas locais que recorreriam com maior frequência ao varamento de navios na praia. Podia mesmo acontecer que os navios tivessem de invernar. Conforme

¹²⁶ Um documento de 1470 revela que se andava a transportar pedra e cal para Cascais (Damião Peres, *O Livro de Recebimentos de 1470 da Chancelaria da Câmara*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1974, p. 34). Estaria em curso alguma construção? Possivelmente seriam materiais para alguma obra de reparação do castelo, de alguma habitação do seu interior ou para obras ligadas a alguma infra-estrutura portuária.

¹²⁷ Maria Luísa Blot, *op. cit.*, p. 22.

¹²⁸ Em finais do século XVIII, Vicente Tofiño de San Miguel mencionava que em frente à povoação cascalense havia um bom fundeadouro desde as 8 às 20 braças, todo limpo com excepção de algumas âncoras perdidas que podiam roçar nos cabos (Vicente Tofiño de San Miguel, *Derrotero de las costas España en el Océano Atlántico, y de las islas Azores ó terceras, para inteligencia y uso de las cartas esféricas [...]*, Madrid, Por la viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, 1789, p. 85).

¹²⁹ Sabe-se mesmo que alguns portos estavam dotados de rampas de varadouro um pouco à semelhança do que podemos ver ainda hoje na Ericeira.

¹³⁰ João da Cruz Viegas, *O Comércio Quinhentista na Vila e no Porto de Cascais*, p. 13. Para além disso, de acordo com Guilherme Cardoso, toda a baixa de Cascais está assente sobre areia, sendo que o mar ali havia chegado até perto do século XIV (“Guilherme Cardoso fala da Sondagem Arqueológica no antigo Edifício das Finanças”, *Jornal da Costa do Sol*, ano XXIV, n.º 1015, 15 de Out. de 1987, p. 9).

¹³¹ Esta foi, na verdade, uma característica de marca na vida piscatória de Cascais ao longo dos séculos. Por fotos de finais do século XIX e meados do século XX vemos que os barcos dos pescadores continuavam a ser varados na praia.

revela o tit. 20.º do livro de posturas da Câmara da vila de Cascais de 1587, as barcas e os barcos locais acabavam por invernar junto à ponte da vila, por baixo da qual corria a ribeira das Vinhas:

“Toda a Barqua ou Barquo, que invernar, por nao der pera ir ao mar, ou por algum outro respeito, estarao da parte da fós pera a ponte athe ao junqual com pena de quinhentos reais pera o concelho, e acusador”¹³².

Galés, caravelas, naus e outros tipos de navios vindos de fora ficariam fundeados frente à praia da Ribeira ou mais ao largo, muito embora houvessem exceções que poderiam fazer com que os navios fossem varados na praia. Estas poderiam ocorrer quando se viviam temporais, quando a permanência no porto de Cascais implicava um maior tempo de espera ou quando ocorriam ataques corsários. Sabe-se, por exemplo, que alguns corsários franceses de finais do século XV usavam as praias de Cascais para varar os navios tomados de assalto e “filhar” as suas mercadorias¹³³.

Portanto, estamos perante uma baía abrigada, um porto que funcionava como ancoradouro e varadouro em simultâneo. Seguindo a perspectiva de ancoradouro ou fundeadouro, e para se gerir com maior eficiência o espaço portuário tirando proveito das características geográficas, é possível que Cascais contasse igualmente com algumas poitas submersas ligadas a um cabo e a uma bóia flutuante para amarração dos cabos dos navios – elementos característicos deste tipo de portos. Olhando novamente para a gravura de Braun e Hogenberg, onde temos três caravelas fundeadas com a proa voltada a Oeste, na direcção dos rochedos, pode-se mesmo pensar que esses rochedos entre o castelo e a torre estivessem dotados de argolas seladas ou de blocos para amarração de cabos, algo que já era típico na Antiguidade¹³⁴. Se assim fosse os navios ficariam amarrados a estes mecanismos pelo cabo de proa, mas, em simultâneo, poderiam estar amarrados também pelo cabo da popa a uma bóia flutuante nas proximidades. Isto implicava que os navios ficassem sempre voltados para a rocha, caso

¹³² AHMC/AADL/CMC/B-A/005/001-cx.1. O tit. 205.º volta a aludir a esta questão. Sabe-se que a ponte de Cascais havia ruído com as cheias de 23 de Janeiro de 1518, conforme indicou o P.º António de Beja (cf. Visconde de Juromenha, *Sintra Pinturesca, ou Memória Descritiva da Vila de Sintra, Colares e seus arredores*, Sintra, Câmara Municipal, 1989-1990 p. 123). Assim, a ponte que o livro de posturas refere teria sido a que lhe substituiu. João da Cruz Viegas supõe que o juncal que o dito documento refere “seria aquém da ponte, visto que os três arcos da ponte e as pedras altas do «passadouro» deviam dificultar ou impedir a passagem de barcos grandes” (João da Cruz Viegas, *op. cit.*, p. 46).

¹³³ Vide *infra*, pp. 171-172, 185 e 203-204.

¹³⁴ Estes exemplos de possíveis infra-estruturas e materiais de apoio portuário são mencionados em analogia com os dados referidos por Maria Luísa Blot, *op. cit.*, p. 137.

fossem amarrados nessa orientação, mas conferia-lhes grande estabilidade e segurança visto que não ficavam sujeitos a mudar de direcção consoante o sopro do vento e a embater nas rochas. Esta é uma técnica de amarrar os navios conhecida por “vaivém” e que, aliás, ainda hoje é usada não necessitando de grande aparato técnico¹³⁵.

Sendo a gravura de Braun e Hogenberg um exemplar bipartido alusivo a Lisboa, mostrando no quadro inferior parte da costa e da barra do Tejo entre Cascais e o Paço de Santos (erradamente identificado como Belém), visava sobretudo exhibir o sistema defensivo existente omitindo certamente estruturas urbanísticas que caracterizavam a malha urbana de Cascais. Supostamente, a vila de Cascais só terá despertado o interesse e surgido na gravura porque Braun tentou adaptar na mesma as ideias divulgadas por Damião de Góis na sua *Descrição da Cidade de Lisboa*, onde se alude à fortaleza e ao porto de Cascais. Para além do mais, salta logo à vista que a extensão costeira que vai da praia da Ribeira até à estrutura situada no extremo nascente do pormenor da gravura que apresentamos (fig. 6) – a qual alguns autores identificam como sendo o Convento de Santo António do Estoril (fundado apenas em 1527), mas que, na óptica de Nuno Varela Rubim, corresponderá a S. Julião da Barra¹³⁶ – surge errada tanto nas distâncias como nas saliências e reentrâncias, para além do promontório exagerado que surge representado ao centro da enseada de Cascais¹³⁷. Aliás, nem sequer surge representada a ribeira das Vinhas (também conhecida como rio de Cascais), a qual desaguava na praia da Ribeira, possivelmente em delta¹³⁸, tendo a sua importância na vivência da população. Contudo, as plantas da vila de Cascais da autoria do capitão Fratino (1590), Vincenzo Casale (1590, fig. 9), de Filipe Terzio (1594), uma anónima (1594) e outra de Leonardo Turriano (1597) mostram bem definido o trecho da ribeira. Por sua vez, uma planta da costa de Cascais de finais do século XVI, feita, ao que tudo indica, por um espião de Filipe II de Espanha, alude à ribeira como “desembocadero principal”¹³⁹.

¹³⁵ No caso de Cascais as embarcações pesqueiras que não se encontram na amarração são amarradas a duas plataformas principais usando o sistema de “vaivém”: o pontão velho (chamado de raquete entre os pescadores, por baixo do qual desagua a ribeira das Vinhas) e o pontão novo (junto à muralha).

¹³⁶ Nuno José Varela Rubim, *op. cit.*, pp. 32-33 e 68, figs. 7 e 38. Assim, pela ordem de apresentação das estruturas que figuram desde Cascais até ao Paços de Santos na gravura de Braun, o autor identifica, da esquerda para a direita, Cascais (com a torre e o castelo), S. Julião da Barra (comumente identificado como sendo o mosteiro de Santo António do Estoril), Belém e a sua torre (aliás, nesta parte surgem duas estruturas e que, comumente, são identificadas como sendo o Bugio e a fortaleza de S. Julião da Barra) e o Paço Velho de Santos.

¹³⁷ Adolpho Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal [...]*, vol. III, pt. I, 1906, p. 118. O mesmo acontece com o resto do trecho costeiro até ao Paço de Santos.

¹³⁸ Em tempos recuados a ribeira das Vinhas havia tido, pelo menos, dois braços de saída para o mar: um na actual saída, e, o outro, a poente da praia da Ribeira (Guilherme Cardoso, “Escavações eventuais na vila de Cascais”, pp. 50 e 53).

¹³⁹ Servimo-nos do exemplar publicado por Margarida Magalhães Ramalho, *Fortificações Marítimas*, Cascais, Câmara Municipal, 2010, p. 15. Em 1758, o P.^o Manuel Marçal da Silveira revelava um costume

Estas plantas têm, na verdade, a particularidade de revelar um carácter já bastante urbanizado de Cascais em finais do século XVI contrastando com a gravura de Braun e Hogenberg.

A inconsistência do perfil topográfico da enseada de Cascais e do restante trajecto costeiro até Lisboa verificável na gravura de Braun e Hogenberg poderá ser atenuada com recurso à cartografia da época (náutica e terrestre), embora com algumas cautelas, visto que a representação da costa de Cascais – e não só – nos espécímenes dos séculos XV-XVII também surge algo distante da realidade. Por exemplo, na carta de Waghenauer de 1583 a enseada de Cascais surge demasiado côncava, dando seguimento às características dos antigos portulanos, o que indicia alguma intencionalidade, para em espécímenes de autores posteriores – como é o caso de João Teixeira Albernaz (1648), irmão de Pedro Teixeira Albernaz, outro cartógrafo – quase que desaparecer¹⁴⁰.

Todavia, e não obstante por vezes se visualize o porto de Cascais como um espaço de reduzidas dimensões confinado à apertada praia da Ribeira, tal como surge ilustrado na gravura de 1572, a verdade é que a baía é muito mais ampla e permitia a possibilidade de aportagem muito para nascente da vila, para lá dos areais do Estoril. Como observou Damião de Góis, era na baía de Cascais “onde os navios de carga, ancorados em porto amplo e abrigado, esperam a maré e a monção”¹⁴¹. Mais reveladora da larga extensão deste porto é a descrição de Fr. Jeronymo de Belem:

“Em beneficio dos navegantes formou a natureza em sua praya huma angra espaçosa em figura de meya Lua, que, principiando na parte Occidental, onde se vê um fortíssimo Castelo, vay correndo para o Oriente, em distancia de meya legoa, e termina em outro, com a invocação de Santo Antonio”¹⁴².

muito antigo em que a ribeira, na véspera de S. Bento, era guardada durante a noite por saloios armados que vinham do lugar da Torre. Essa acção de vigilância devia-se ao facto dos piratas Mouros usarem às águas da ribeira para desembarcar e cativar pessoas (Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, p. XVIII, doc. 2).

¹⁴⁰ Maria Fernanda Alegria e Maria Helena Dias, “Quatro Séculos de Imagens do Litoral Português. A Região de Lisboa na Cartografia Náutica Nacional e Estrangeira”, *Revista Stvdia*, n.º 56/57, Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 2000, pp. 78-83.

¹⁴¹ Damião de Góis, *Descrição da Cidade de Lisboa*, 2ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 41. Damião de Góis sabia bem do que falava. Não obstante a *Descrição da Cidade de Lisboa* ter sido publicada em 1554, o primeiro contacto que o humanista terá tido com o litoral de Cascais fora em 1523, ano em que viajou para o Norte da Europa com a missão de desempenhar funções de escrivão na Feitoria da Flandres, tendo apreciado na primeira pessoa as condições daquela costa com a sua larga extensão enquanto a armada em que seguia rumava ao Norte.

¹⁴² Fr. Jeronymo de Belém, *Chronica Serafica da Santa Província dos Algarves [...]*, Lisboa, No Mosteiro de S. Vicente de Fora, 1758, liv. XXI, cap. I, pp. 521-522. Existe outra descrição do porto de Cascais. De um livro que apresenta outra imagem de Cascais desenhada e gravada no século XVII, mas apenas impressa em 1703 por Germanus Adlerhold, em Frankfurt, João J. Alves Dias retira um excerto textual para o qual fez uma tradução aproximada: «Cascais. Uma cidade deveras pequena mas um seguro

Este espaço de aportagem mais a Oriente mencionado por Fr. Jeronymo de Belem, ou seja, junto à fortaleza de Santo António da Barra, parece ter ganho mais procura já em finais do século XVI com a construção da dita fortaleza e que teve como objectivo tornar aquela área mais segura afastando os corsários que ali mesmo pairavam à espera de uma oportunidade para atacar os navios que entravam e saíam da barra. Com efeito, essa mesma construção terá sido essencial para abrigar as naus da carreira da Índia que, assim sendo, começaram a lançar ferro frente a Santo António da Barra desobstruindo o movimento portuário nas imediações da praia da Ribeira¹⁴³.

Portanto, perante este quadro geográfico, ainda que o local central de ancoragem fosse frente à praia da Ribeira, temos um porto com larga extensão que se prolongava em arco ao longo da sua enseada e que tinha capacidade para receber um número bastante elevado de navios¹⁴⁴ (cf. figs. 9, 10 e 11). Essa extensão marítima, entre outros factores, também terá sido tida em conta durante o cerco de 1384 a Lisboa quando o rei castelhano fora aconselhado a combater em Cascais a frota que se estava a preparar no Porto para vir em socorro da cidade, embora esse pensamento não se tenha concretizado¹⁴⁵.

porto marítimo, onde os navios podem ancorar. É uma fortaleza principal, provida de tudo o que é necessário [...]. Este porto local é na verdade, um tanto húmido e dobra-se em arco, de forma que os navios, com maré cheia, entram e, com a maré vazia, saem» (“Para a História da iconografia de Cascais”, p. 97).

¹⁴³ Tivemos a oportunidade de desenvolver estas questões num trabalho de licenciatura do “Seminário de Descobrimientos”.

¹⁴⁴ Em 1147 teria recebido a frota cruzada que viria auxiliar na Reconquista de Lisboa, sendo que esta seria composta por 170 navios, se bem que alguns tenham vindo ao fundo no litoral de Sintra e Cascais. Muito posteriormente, já em 1524, Cascais recebeu uma frota de 86 urcas oriunda do Norte da Europa que estava ao serviço de Carlos V (vide infra, pp. 67-68 e 187-188). Já durante a Monarquia Dual, em 1589, uma frota inglesa sob comando de Francis Drake invadiu Cascais tendo desembarcado à entrada do Mosteiro de Santo António. Pouco depois seguiu-se outro desembarque inimigo, sendo que no total as fontes indicam 200 navios presentes nas praias de Cascais (Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte* [...], p. XVIII, doc. 2). A destruição causada pelos invasores prolongou-se por 18 dias. Só a 18 de Junho é que os Ingleses partiram e, se os 200 navios que terão desembarcado em Cascais nos parecem demasiados, Pero Roiz Soares (*Memorial de [...]*. Leit. e revisão de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953, p. 293) afirma que a largada daquele porto foi feita com 300 velas, o que parece um pouco exagerado. Porém, é preciso ter em conta todos os navios que durante aqueles dias foram sendo tomados à entrada da barra e em Cascais.

¹⁴⁵ Cf. Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*. Com uma introd. por Humberto Baquero Moreno e um pref. por António Sérgio, vol. I, [Porto], Livraria Civilização, 1991, cap. CXXIX, p. 253.

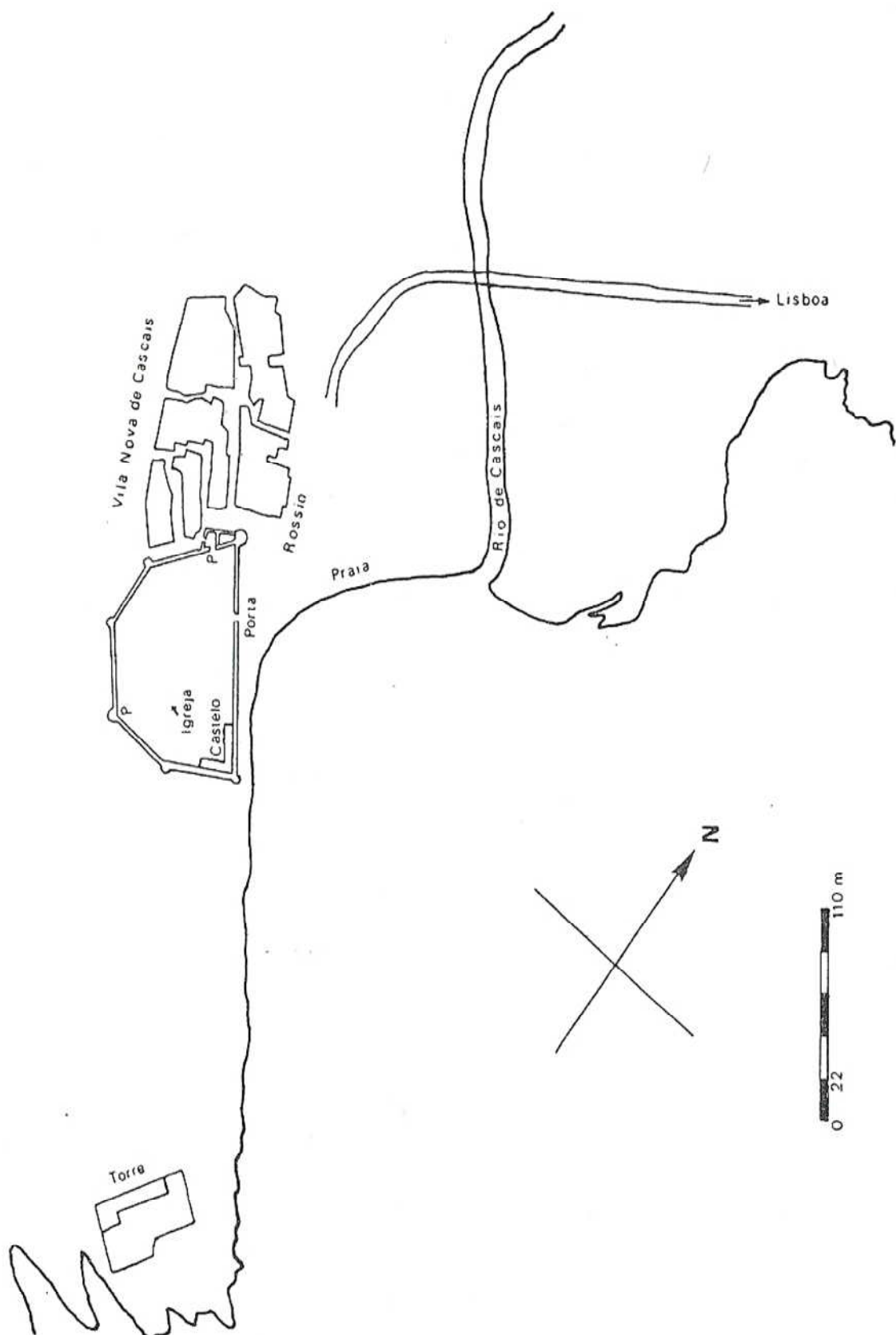


Fig. 8 – Planta da vila de Cascais nos finais do século XV¹⁴⁶.

¹⁴⁶ Adaptado de A. H. de Oliveira Marques, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, p. 123. Existe outra planta da vila de Cascais para os séculos XIV-XV da autoria de A. H. de Oliveira Marques

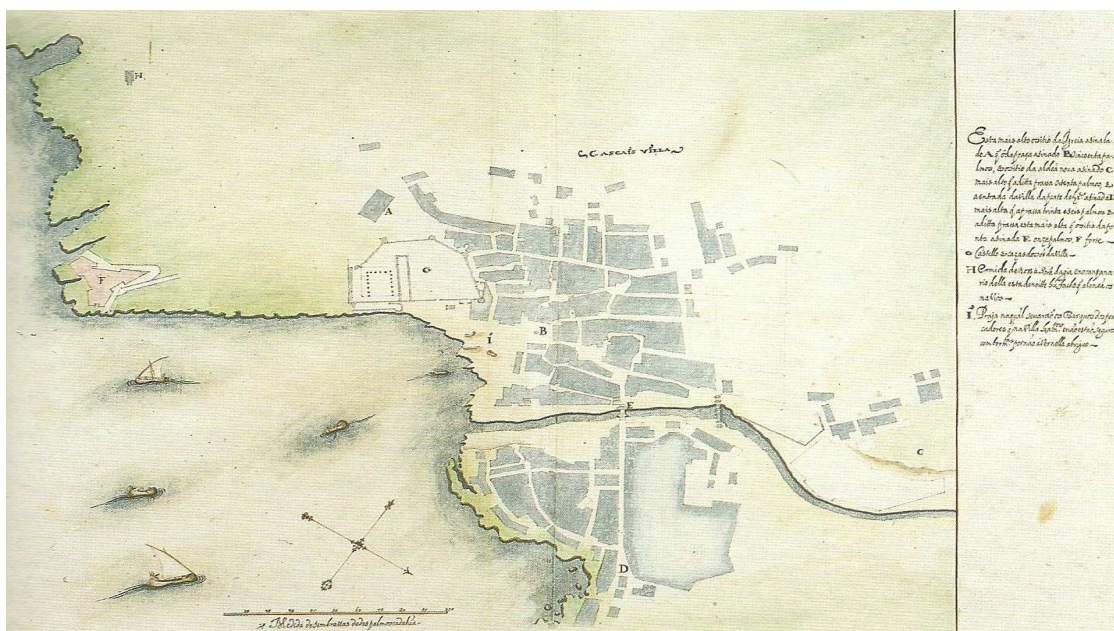


Fig. 9 – Planta da vila de Cascais da autoria de Vincenzo Casale (1590)¹⁴⁷.

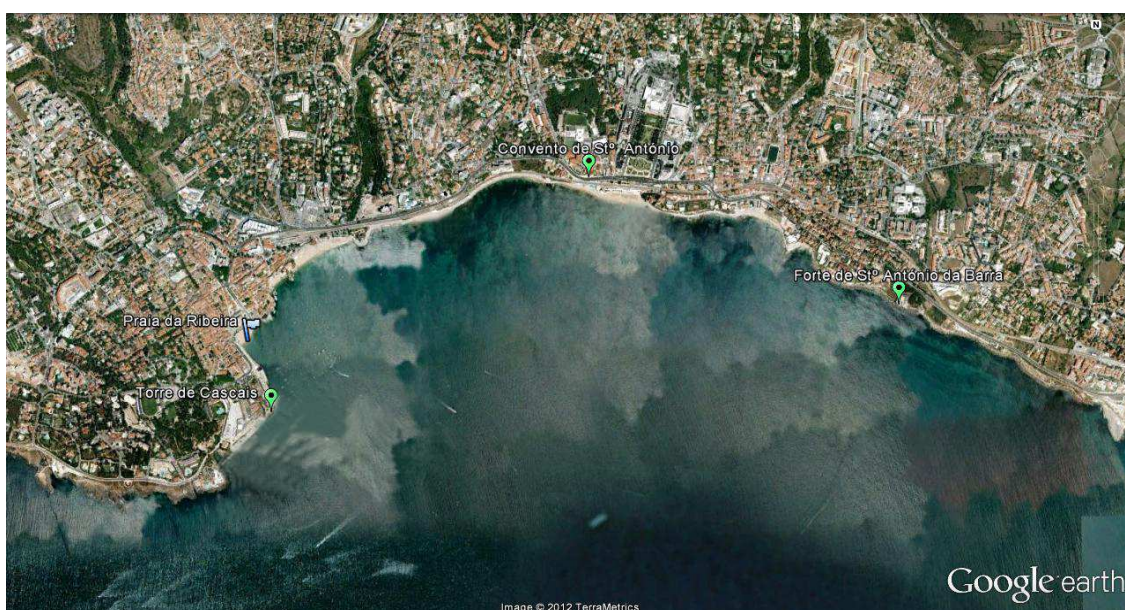


Fig. 10 – Pormenor da baía de Cascais entre a praia da Ribeira e a fortaleza de Stº António da Barra¹⁴⁸.

(Cascais”, *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas (Séculos XII-XV)*. Org. de [...], Iria Gonçalves e Amélia Aguiar Andrade, vol. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa 1990, [p. 49]), publicada posteriormente a esta que apresentamos, porém, estranhamente, a fortificação que surge situada a Sul não é a torre quatrocentista mas sim a fortaleza quinhentista de Nossa Senhora da Luz. Cfr. estas plantas com a planta para este mesmo século pub. por José C. Vasconcelos Quintão, “A Cascais, para nunca mais...?”, p. 10.

¹⁴⁷ Adaptado de Joaquim Boiça, Maria Rombouts de Barros, Margarida de Magalhães Ramalho, *op. cit.*, p. 39.

¹⁴⁸ A distância em linha recta é, sensivelmente, de 2.940 m, o que corresponde, segundo a medida oficial da légua (5.555,56 m), aproximadamente à meia légua referida por Fr. Jeronymo de Belem. Por motivos evidentes omitimos a presença da actual Marina de Cascais e dos pontões desta baía.



Fig. 11 – Concelho de Cascais em meados do século XIX¹⁴⁹.

2.3.2. Estruturas de assistência social: hospitais, ermidas, confrarias?

De acordo com Oliveira Marques durante a Idade Média Cascais não se destacou como centro religioso ou eclesiástico de importância. É certo que fazia parte do bispado (posteriormente arcebispado) de Lisboa mas por largo período não teve direito a freguesia própria, o que apenas deixa presumir a existência de pequenas capelas ou ermidas. Oliveira Marques presume que somente após a formação do concelho fora edificada a paróquia de Santa Maria de Cascais¹⁵⁰. Baseado num documento de 1462 que aludia à pesca exercida entre S. Julião da Barra e Santa Maria de Cascais, bem como no testemunho do P.^e Luiz Cardoso (meados do século XVIII), que aludiu à existência da paróquia de Nossa Senhora da Assunção dentro das muralhas da vila, Oliveira Marques pensou, não só na existência de uma paróquia dedicada a Santa Maria em Cascais, mas também que esta seria a edificação religiosa que surge no interior das muralhas do castelo da vila de Cascais segundo a gravura de Braun e Hogenberg de 1572.

¹⁴⁹ Adaptado de João Miguel Henriques, *Da Riviera Portuguesa à Costa do Sol (Cascais, 1850-1930). Fundação, Desenvolvimento e Afirmação de uma Estância Turística*, Lisboa, Edições Colibri, Câmara Municipal de Cascais, 2011, [p. 23].

¹⁵⁰ Pela mesma altura, ou já no século seguinte, teriam surgido as paróquias de S. Vicente de Alcabideche e de S. Domingos de Rana (A. H. de Oliveira Marques, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, pp. 133-134).

A primeira ordem religiosa a estabelecer-se na região foi a dos Jerónimos, fixando a sua sede no mosteiro da Penha Longa, cuja bula de fundação data de 1 de Abril de 1400¹⁵¹, situando-se na fronteira entre o território sintrense e o território cascalense. Porém, na vizinha Sintra, em 1374 já se havia fixado o convento da Santíssima Trindade. No sítio onde foi edificado este convento havia uma ermida antiga dedicada a Santo Amaro, alvo de muitas romarias às quais aderiam os vizinhos de Sintra e de Cascais¹⁵².

A tradição religiosa cascalense está ligada à lenda do aparecimento de uma pequena imagem de Nossa Senhora da Graça com o menino Jesus nos braços nas redes dos pescadores locais, em 1362, ou até mesmo antes, muito possivelmente resultante dos restos de um navio naufragado:

“O ano de 1362 [...] ou alguns anos antes deste, segundo se colige de alguns autores, lançaram certos pescadores da Vila de Cascaes [...] suas redes ao mar, em a Vigília da Assumpção de Nossa Senhora, com o animo de lhe oferecer tudo o que recolhessem naquele lanço: e como em outros que haviam feito antes, tiveram grande quantidade de pescado, pareceu-lhes seria aquele lanço mais copioso, pela devoção, e piedade com que o haviam oferecido à Virgem Nossa Senhora. Foram também afortunados em o lanço, que ao levantar das redes as acharam não só cheias de toda a variedade de peixes; mas presa pela parte de fora em uma malha, uma formosa Imagem d’aquela Senhora a quem haviam oferecido misteriosamente o lanço”¹⁵³.

A imagem haveria de ser crismada como Nossa Senhora da Graça e, curiosamente, em vez de ficar em Cascais ou até mesmo em Sintra – que na altura tinha jurisdição sobre aquela aldeia portuária – foi transportada para o mosteiro dos Eremitas de Santo Agostinho de Lisboa sob solene procissão. Para Oliveira Marques isto deveu-se à não existência de uma igreja em Cascais “suficientemente importante, nem sequer

¹⁵¹ Sobre este assunto vide Cândido dos Santos, *Os Jerónimos em Portugal. Das origens aos fins do século XVII*, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1980, pp. 17-18, 261-262, doc. 2.

¹⁵² Visconde de Juromenha, *op. cit.*, p. 94.

¹⁵³ Fr. Agostinho de S^{ta}. Maria, *Santuário Mariano*, 2.^a ed., 1.^o liv., Lisboa, Miscelânea, 1933, pp. 93-94. Eis outra descrição da mesma tradição: “E foy que tendo na visinhança da villa de Cascaes lançado suas redes alguns pescadores no anno de 1362, quando as recolheram acharam nellas a melhor pesca que podiam desejar, que era huma pequena imagem da Virgem Sanctissima Senhora Nossa com o minino Jesu nos braços, lavrada em madeyra de cipreste, de rara belleza e fermosura. Alegres os pescadores com tam precioso achado, e desejando que fosse venerada com o culto e reverencia que lhe era devida, resolverem de a collocar na igreja de Sancto Agostinho” (*História dos Mosteiros, Conventos e Casas Religiosas de Lisboa [...]*, t. I, Lisboa, Nas Oficinas da Gráfica Santelmo, 1950, cap. IV, pp. 113 e 123). Existe ainda outra descrição semelhante referida pelo P.^e Manuel Marçal da Silveira, citando o P.^e José de Santo António (cf. Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, pp. XI-XII, doc. 2).

ermida que a pudesse receber”¹⁵⁴. No mosteiro lisboeta estabeleceu-se então “uma confraria [a Nossa Senhora da Graça] onde pontificavam os pescadores e os navegantes e que, segundo o «Santuário Mariano», teria mais de 20 mil confrades em 1401, incluindo os reis e os fidalgos mais notáveis; foram seus juizes o infante D. Henrique e seu irmão D. Afonso, primeiro duque de Bragança”¹⁵⁵.

“Órgãos representativos dos navegantes e pescadores que para elas contribuíam com uma parte variável do seu quinhão, as confrarias ou irmandades eram associações de socorros mútuos, materiais e espirituais, também chamadas compromissos marítimos (compromissos eram apenas os seus estatutos), que tinham igrejas, capelas, albergarias e hospitais privativos, exerciam acção tutelar em todas as questões decorrentes da actividade profissional e promoviam o amparo moral e material nas privações e nas doenças aos seus confrades, viúvas e órfãos”¹⁵⁶. Na verdade, as confrarias tinham grande poder sócio-económico assumindo mesmo funções bancárias, comerciais e outras competências diversas como, por exemplo, a defesa da costa e o recrutamento humano para as armadas, fiscalização da actividade piscatória “e a construção ou reparação de infra-estruturas portuárias (cais, muralhas e faróis)”¹⁵⁷.

Ora, é precisamente a existência de ermidas, confrarias e de hospitais, ou, melhor dizendo, quando é que se dá o seu aparecimento e fixação em Cascais, que nos importa tentar compreender.

De 1361 surgem as primeiras notícias do Hospital e Gafaria de Sintra, a principal instituição de assistência desta vila¹⁵⁸, cujas instalações também albergavam os doentes de Cascais visto que até 1364 esta fora uma aldeia piscatória pertencente ao território sintrense. Porém, mesmo após a formação do concelho de Cascais, e uma vez que parte dos bens daquela instituição ficavam no novo concelho, os cascalenses continuaram a usufruir de assistência¹⁵⁹. Com efeito, todos os gafos (leprosos) que fossem detectados pelos administradores da Gafaria no concelho de Sintra ou de Cascais

¹⁵⁴ A.H. de Oliveira Marques, “Sintra e Cascais na Idade Média”, p. 150.

¹⁵⁵ Fernando Gomes Pedrosa, “As Devoções Marinheiras através dos Tempos [I]”, *Anais do Clube Militar Naval*, ano 116, vol. CXVI, Lisboa, Clube Militar Naval, Out-Dez. de 1986, pp. 559-560.

¹⁵⁶ Idem, “As Devoções Marinheiras através dos Tempos [II]”, *Anais do Clube Militar Naval*, ano 117, vol. CXVII, Lisboa, Clube Militar Naval, Jan-Mar. de 1987, p. 9.

¹⁵⁷ Idem, *ibidem*, p. 10; idem, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Pescadores, Marinheiros e Corsários*, Cascais, Câmara Municipal, 2000, p. 49.

¹⁵⁸ Maria Isabel N. Miguéns, *O Tombo do Hospital e Gafaria do Santo Espírito (Sintra): Funcionalidade e Intencionalidade*. Dissertação de Mestrado em Paleografia e Diplomática apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1995, p. 11. Entre 1368 e 1371 o referido Hospital encontrava-se já bastante degradado.

¹⁵⁹ Sérgio Luís Carvalho, *A Vila de Sintra nos Séculos XIV e XV*. Tese de Mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1988, pp. 147-149.

receberiam a visita do provedor, o qual os informava que teriam direito a receber uma ração daquela instituição. Imediatamente os doentes que sofriam do mal de S. Lázaro seriam internados e uma terça parte dos seus bens seriam doados à Gafaria¹⁶⁰.

Muito recentemente, juntamente com Helena Condeço de Castro, tivemos a oportunidade de estudar um documento presente no Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais que revela a existência da Confraria do Hospital de Santa Maria de Cascais anteriormente a 1433¹⁶¹. O documento em questão, datado de 1433 e desconhecido da historiografia local, é uma sentença dada por Martim Afonso, vigário de São Pedro de Canaferrim e da vara de Sintra, a favor dos juízes e oficiais da dita Confraria. Revela que, quatro anos antes, fora feito um emprazamento de duas courelas de vinhas que existiam na ribeira de Cascais a João Eanes Rolim, morador na dita vila, ficando este na obrigação de pagar anualmente, no dia de S. João Baptista, 140 reais brancos “em saluo” à Confraria do Hospital de Santa Maria de Cascais, entidade proprietária dessas courelas, as quais faziam “foro” com outras partes. Porém, parece que havia algum tipo de problema relacionado com o pagamento dos 140 reais brancos, pelo que esta sentença de 1433 vem estipular que o mesmo seja feito impreterivelmente a favor dos juízes e oficiais da Confraria do Hospital de Santa Maria de Cascais.

Para já este documento permite remontar a existência de uma confraria e hospital na vila de Cascais a 1429, sendo a referência mais antiga que se conhece a tal tipo instituição no território cascalense. Não sabemos qual o ano da fundação da Confraria do Hospital de Santa Maria de Cascais, nem em que local estava sedeada, nem se partilhava as mesmas instalações com o Hospital. Porém, é de presumir que estivesse muito próxima da vila, talvez até dentro das muralhas do castelo. Recorde-se que Oliveira Marques havia identificado a suposta paróquia de Santa Maria como estando no interior das muralhas de Cascais.

À excepção das instituições atrás citadas e, possivelmente, da Confraria de Corpo Santo, da Confraria de Nossa Senhora do Socorro e do Hospital dos Mareantes e Pescadores, os quais poderiam ter tido origem ainda no século XV, somente para o século XVI surgem indicações da existência de outras instituições deste tipo em Cascais: Confraria de Nossa Senhora da Guia¹⁶², Ermida de S. Roque¹⁶³, Ermida de

¹⁶⁰ Idem, *ibidem*, pp. 147 e 151.

¹⁶¹ AHSCMC/B/06/cx. 07-001. O documento é acompanhado de um traslado feito por António José da Costa, público notário apostólico de sua Santidade dos Aprovados, mas que, erroneamente, datou o documento como sendo de 1428.

¹⁶² É possível que esta ermida remontasse a inícios do século XVI, tendo sido instituída pelo pescador Luís de Barros após ter conseguido resgatar-se dos piratas mouros – por quem havia sido aprisionado em 1500 – conforme revela o P.^e Manuel Marçal da Silveira em 1758 (Ferreira de Andrade, *op. cit.*, pp. XI-

Santo André¹⁶⁴ e a Santa Casa da Misericórdia de Cascais, esta última fundada apenas a 11 de Junho de 1551.

João da Cruz Viegas, ao que tudo indica baseado em documentação existente no Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais e no testemunho do P.^e Manuel Marçal da Silveira, que, em 1758, mencionou uma Casa dos Mareantes de Cascais que “he propria dos Mareantes e está toda demolida”¹⁶⁵, alude à existência do Hospital dos Mareantes e Pescadores dizendo que anteriormente à fundação da Irmandade da Misericórdia de Cascais “já eles [pescadores] tinham a Irmandade sob invocação de Nossa Senhora do Socorro e um *pequeno hospital* de quatro camas, junto da respectiva Ermida, numa casa de rés-do-chão e primeiro andar, na actual Rua do Poço Novo por altura do [antigo] edifício dos Bombeiros Voluntários”¹⁶⁶. Mais recentemente, com base num tombo presente no contrato de anexação do Hospital dos Mareantes à Santa Casa da Misericórdia de Cascais – facto ocorrido em 1587¹⁶⁷ – que revela as “propriedades aforadas e cujo rendimento revertia para a manutenção do Hospital”, Luísa Vilarinho questionou-se se o mesmo não estaria situado um pouco mais para o lado, no sítio do actual edifício da Câmara Municipal de Cascais.

XII, doc. 2). Seguindo a versão de Luís de Barros, Fernando Gomes Pedrosa aponta a edificação da “irmandade da Sr.^a da Guia” para 1523 (“As Devoções Marinheiras através dos Tempos [I]”, p. 572). Em 1522, de acordo com o testemunho do Fr. Agostinho de Santa Maria, devido a peste e à fome que assolava o Reino, Lisboa em especial, fora constituída a Confraria de Nossa Senhora da Guia, a qual ficou assente na Igreja Paroquial de Nossa Senhora dos Mártires (Lisboa), para se agradecer à protecção divina. Posteriormente, a mesma Confraria seria transferida para Cascais, mais concretamente para o Cabo Sanchete (Raso), «aonde chamão a fonte Vermelha (que he a de que se publica tem a coroa e uma pégada de nossa Senhora) a hua Igreja que os mesmos Irmãos, e Confrades da Senhora da Guia edificarão à sua custa [...]» (cfr. Ferreira de Andrade, *op. cit.*, pp. 96-97; Heitor Baptista Pato, *Nossa Senhora do Cabo. Um Culto nas Terras do Fim*. Introd. de Vítor Serrão, Lisboa, Artemágica, 2008, p. 102). Em 1537, segundo Fr. Agostinho de Santa Maria, essa irmandade ergueu um farol que mantinha à sua custa até que a Junta do Comércio reedificou a ermida e o farol (João da Cruz Viegas, *O Comércio Quinhentista na Vila e Porto de Cascais*, p. 62; Frederico Cruz, “Pequena história dos faróis portugueses”, *Boletim da Pesca*, n.º 18, Mar. de 1948, p. 66; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 572). Essa reedificação terá sido pelo ano de 1570, ficando a cargo de António Ribeiro da Fonseca (Helena Campos Godinho, Silvana Costa Macedo e Teresa Marçal Pereira, “Levantamento do Património do Concelho de Cascais”, *Arquivo de Cascais* [...], n.º 9, 1990, pp. 142-143).

¹⁶³ Fora edificada no Estoril anteriormente a 1527, ano da fundação do Convento Franciscano de Santo António do Estoril (Fr. Jeronymo de Belém, *op. cit.*, cap. I, pp. 521-522). O culto a S. Roque estava ligado à luta contra a peste.

¹⁶⁴ Era nesta ermida que funcionava a Misericórdia de Cascais. Posteriormente, esta ermida seria destruída para a construção da igreja daquela instituição (P.^e Luiz Cardoso, “Cascaes”, *Diccionario Geografico, ou Noticia Historica de todas as Cidades, Villas, Lugares, e Aldeas, Rios, Ribeiras, e Serras dos Reynos de Portugal, e Algarve* [...], Lisboa, Na Regia Officina Sylviana, e da Academia Real, 1751, p. 500; Ferreira de Andrade, *Monografia de Cascais*, p. 157).

¹⁶⁵ Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte* [...], p. XII, doc. 2.

¹⁶⁶ João da Cruz Viegas, “Histórica importância da Pescaria e Pescadores de Cascais”, *Boletim da Pesca*, n.º 21, Lisboa, Sociedade Industrial de Tipografia, Dez. de 1948, p. 49; Luísa Vilarinho, *De Lisboa a Cascais. Rostos, Liberdade e Medicina*, [Lisboa], [s.n.], 2008, pp. 29-31.

¹⁶⁷ Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. 144; Fernando Gomes Pedrosa, “As Devoções Marinheiras através dos Tempos [II]”, p. 27; Luísa Vilarinho, *De Lisboa a Cascais. Rostos, Liberdade e Medicina*, [Lisboa], [s.n.], 2008, pp. 29-30.

Também chamada de Casa de S. Pedro Gonçalves, Capela da gente do mar e Confraria do Santíssimo Sacramento da Ressurreição da vila de Cascais, Fernando Gomes Pedrosa refere que a Confraria de Corpo Santo remontará ao século XV, pelo menos a finais desta centúria, estando localizada no local onde posteriormente surgiria a Igreja dos Navegantes¹⁶⁸. O mesmo investigador refere que o seu Hospital seria integrado na Misericórdia de Cascais, já em 1587, pelo que seria o mesmo Hospital dos Mareantes e Pescadores. Embora Fernando Gomes Pedrosa também não indique a fonte – ou fontes – que revela estas informações, parece seguir na esteira de Victor Ribeiro e Fernando da Silva Correia – este último chama-lhe Confraria dos Mareantes –, os quais aludem à antiguidade da Casa de S. Pedro Gonçalves, Capela da gente do mar de Cascais, apesar de não lhe atribuírem qualquer data¹⁶⁹. Fernando Gomes Pedrosa terá seguido ainda João da Cruz Viegas, porquanto é este último investigador que indica terem os pescadores do porto de Cascais dedicado uma igreja a S. Pedro Gonçalves, actualmente conhecida por Igreja dos Navegantes¹⁷⁰.

Como se pode verificar, são lacónicos e bastante confusos os dados relativos a estas instituições religiosas e de assistência social que se ligavam à vida marítima cascalense. Para essa confusão muito contribuiu o facto de que, frequentemente, estas irmandades viam as suas ermidas serem reestruturadas e adaptadas às necessidades populacionais e estéticas de cada época, vendo os seus nomes alterados, isto quando não acumulavam mais que um¹⁷¹. Refira-se ainda que é de estranhar o seu aparecimento tardio na documentação visto que a existência de uma ou de mais instituições destas constituía, por norma, “uma das obrigаторiedades em termos de infra-estruturas humanas e materiais de qualquer vila ou cidade”¹⁷². Contudo, não se pode esquecer que o incêndio ocorrido em finais do século XVI contribuiu para a perda de documentação da vila que nos poderia aclarar muitas questões, sendo um entrave à reconstituição do seu passado.

¹⁶⁸ Idem, *ibidem*, p. 27; idem, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa*, p. 50.

¹⁶⁹ Victor Ribeiro, *História da Beneficência Pública em Portugal*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1907, p. 384; Fernando da Silva Correia, *Estudos sobre a História da Assistência. Origens e Formação das Misericórdias Portuguesas*, Lisboa, Henrique Torres, 1944, p. 403.

¹⁷⁰ João da Cruz Viegas, *op. cit.*, p. 48.

¹⁷¹ Alguns dos problemas com que nos deparámos revela também Paulo Drumond Braga, *Setúbal Medieval (Séculos XIII a XV)*. Apresent. de A. H. de Oliveira Marques, Setúbal, Câmara Municipal, 1998, pp. 396-397. Para o caso do Porto vide Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, vol. I, p. 81 e nota 130.

¹⁷² Manuela Santos Silva, *op. cit.*, p. 268.



Fig. 12 – Ermida e Farol da Guia na actualidade (foto do autor).



Fig. 13 – Igreja dos Navegantes na actualidade (foto do autor).

3. Condicionalismos

3.1. O problema da entrada na barra: condicionalismos físicos e humanos

A passagem da navegação oceânica para a fluvial trazia inúmeros perigos e a demanda da barra do Tejo “exigia dos mareantes um vasto conhecimento e domínio dos ciclos das marés, do movimento das correntes e do regime dos ventos, assim como do funcionamento hidrológico e das características topográficas da barra, pois os riscos de naufragar eram elevados”¹⁷³. De facto, estas condicionantes diversas faziam com que as circunstâncias propícias à entrada na barra estivessem bastante limitadas e que a viagem para Lisboa não dependesse apenas da vontade dos mareantes. Como consequência, e face à proximidade do porto de Cascais, anteporto marítimo de Lisboa, última paragem oceânica possível antes da demanda da barra do Tejo, a aportagem na baía daquela vila era quase como que obrigatória.

Os factores físicos (temporais e oceânicos) eram os principais condicionadores da navegação. O foral da alfândega de Lisboa de 20 de Junho de 1463 refere várias vezes que, à chegada de navios nacionais e estrangeiros a Cascais, estes precisavam de esperar pela maré¹⁷⁴ e vento adequado para seguirem viagem. Os ventos do quadrante Norte eram os ideais para a entrada na barra se bem que, por vezes, nem mesmo assim se conseguisse efectuar essa operação atempadamente¹⁷⁵. Eram esses mesmos ventos que faziam do porto de Cascais, o qual estava disponível a qualquer hora da maré, um local de protecção e de abrigo podendo mesmo abrigar os navios por vários dias, isto quando não eram várias semanas, até os mesmos retomarem viagem. Aqui, o recorte geomorfológico da baía de Cascais, voltada a Sul, fornecia ainda um abrigo contra o mar vindo de Oeste. Porém, quando caíam os violentos temporais de Sudoeste, mormente nos meses de Outono e Inverno, a baía ficava desprotegida perante a

¹⁷³ *Cascais na Rota dos Naufrágios. Museu do Mar – Rei D. Carlos. Exposição. Catálogo*, Cascais, Câmara Municipal, 2006, pp. 3-4.

¹⁷⁴ Gomes Eanes de Zurara (*Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*. Introd., actualização de texto e notas de Reis Brasil, [s.l.], Publicações Europa-América, [s.d.], cap. XIII, p. 75) faz uma analogia entre a espera que Antão Gonçalves, uma vez vindo da costa africana para Portugal, teve de fazer para reparar a sua caravela e a espera que era necessária para sair do local de onde se encontrava tal como faziam os navios que esperavam para entrar em Lisboa: “visto como sua caravela cumpria ser reparada, fê-la pôr em terra, onde a fez alimpar e correger do que lhe cumpria, aguardando a sua maré, como se fosse ante o porto de Lisboa, de cujo atrevimento muitos foram maravilhados”. Ora, essa espera pela maré-cheia, como se pode perceber, seria feita em Cascais. Abordando as marés do Tejo, o P.^o Fernando Oliveira fez uma alusão a Cascais (cf. *Arte da Guerra no Mar. Estratégia e Guerra Naval no Tempo dos Descobrimentos*. Com um estudo introdutório de António Silva Ribeiro, Lisboa, Edições 70, 2008, cap. VIII, p. 101).

¹⁷⁵ Um bom exemplo das dificuldades da entrada na barra remete-nos para 1572, quando D. Luís de Ataíde tentou por 17 dias entrar no Tejo, mas os “grandes ventos nortes” dificultavam a sua entrada (Pero Roiz Soares, *op. cit.*, p. 64).

violência das vagas que chegavam a levar navios ao fundo, como aconteceu com a nau *Salvação* em Setembro de 1606.

Refira-se ainda que como a chegada nocturna não permitia a demanda da barra, os navios que chegassem a Cascais já de noite por ali tinham de pernoitar. O mesmo acontecia em dias de nevoeiro¹⁷⁶.

Para além destes factores existiam os factores humanos, os quais se prendiam com os surtos de peste – que muito frequentemente fustigavam a cidade de Lisboa –, com o contrabando e o movimento corsário, actividades que poderiam levar os navios a lançar âncora em Cascais, ficando inviabilizada temporariamente a partida para a capital. Veremos alguns exemplos mais adiante.

3.2. *Os pilotos da barra do Tejo*

Tal como noutras barras do Reino a de Lisboa disponha de pilotos que colocavam os navios em segurança dentro do Tejo a fim de se evitar, sobretudo, os cachopos e um possível naufrágio quando já estavam tão perto de atingir o seu objectivo – chegar à capital do Reino –, isto quando a tragédia não acontecia ao sair da barra. Efectivamente, os cachopos, ou seja, os perigosos baixios de areia que se formam à entrada da barra, “desde sempre exigiram perícia e mestria a quem, à roda do leme, traçava o rumo em direcção a Lisboa”¹⁷⁷. É neste sentido que, para facilitar a entrada na barra e se evitarem naufrágios determinados por influência das condicionantes físicas mas também da má navegação, vai ser montada uma estrutura de apoio à navegação em que os peritos locais vão entrar em actividade. Com efeito, os pescadores¹⁷⁸ e os barqueiros de Cascais eram os homens das proximidades mais experientes e habituados a entrar e a sair da barra, razão pela qual vão ser requisitados vindo a ter um papel determinante na chegada segura dos navios a Lisboa. Como refere João da Cruz Viegas, “A pilotagem da barra e rio Tejo teve a sua base no porto de Cascais”¹⁷⁹.

Mas quando é que surgem os pilotos da barra? Se para o século XVI os dados disponíveis são consideráveis para se perceber como se processava a entrada na barra com o auxílio dos pilotos de Cascais, o mesmo não se pode dizer para o século anterior.

¹⁷⁶ Sobre estas questões vide João da Cruz Viegas, *O Comércio Quinhentista na Vila e no Porto de Cascais*, p. 60.

¹⁷⁷ *Cascais na Rota dos Naufrágios* [...], p. 5.

¹⁷⁸ Sobre a importância dos pescadores na pilotagem vide António H. de Sant’ana, *Apontamentos para a História dos Pilotos da Barra de Lisboa*, Lisboa, Tipografia Gomes & Rodrigues, 1957, pp. 36 e passim.

¹⁷⁹ João da Cruz Viegas, *op. cit.*, p. 44.

Na verdade, para a centúria Quatrocentista não se conhecem alusões aos pilotos de Cascais nem da barra do Tejo, daí que tenhamos de tentar estabelecer paralelos com as fontes disponíveis para o século XVI.

Embora Gomes Eanes de Zurara indique uma ou outra chegada dos navios provenientes da costa ocidental africana a Lisboa nunca refere que a entrada na barra era feita com o auxílio de pilotos. Nem mesmo o foral da alfândega de Lisboa de 1463, o qual regulava toda a navegação destinada à capital que aportava a Cascais, onde começava aliás a fiscalização aos navios e onde se procedia a uma identificação e inquérito para saber o que traziam a bordo e para onde se deslocavam – como será exposto adiante –, refere qualquer apoio dos pilotos da barra.

Alude-se frequentemente à tão citada passagem do poema d'*A Nau Catrineta*: «de muito longe avistaram o farol que está na Guia [...] pedem pilotos da barra», publicado por Almeida Garret, o mesmo autor que supostamente considera ser esse poema de finais do século XV ou inícios do seguinte, conforme revelam vários autores¹⁸⁰, mas a verdade é que este trecho não consta das versões do dito poema que consultámos¹⁸¹.

A notícia mais antiga que encontrámos sobre os pilotos da barra de Lisboa remontará a 1515. Segundo Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso, a 29 de Janeiro deste ano, estando em Almeirim, D. Manuel passou uma carta aos “pilotos da barra de Lisboa, isentando-os de uma série de deveres que os outros vassallos tinham e dando-lhes uma série de privilégios entre os quais os de usarem armas quando pretendessem”¹⁸².

Porém, Gaspar Correia traz algumas luzes a esta problemática reveladoras que a estrutura dos pilotos da barra já estava devidamente constituída ainda antes do estabelecimento da carreira da Índia. Diz o cronista que à chegada de Vasco da Gama à barra do Tejo, no retorno da primeira viagem à Índia e depois de escalar na ilha Terceira, estavam barcas com pilotos à sua espera e “logo as metterão dentro

¹⁸⁰ Vide, por exemplo, Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte* [...], p. 96.

¹⁸¹ Cfr. Almeida Garret, “A Nau Catrineta”, *Romanceiro*, vol. III, Lisboa, Editorial Estampa, 1983, pp. 95-97. Na explicação que antecede o poema é dito que o mesmo se poderá reportar à viagem por que passou Jorge de Albuquerque quando veio do Brasil para Lisboa (1565). Esta viagem vem referida na *História Trágico-Marítima*, contudo, também não vem mencionada qualquer alusão aos pilotos da barra nem ao farol da Guia (cfr. Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*. Anotada, comentada e acompanhada de um texto por António Sérgio, vol. II, [Lisboa], Sul, [s.d.], pp. 147-150). A única informação que vai ao encontro do que comumente é dito pela historiografia de Cascais é a ideia de que a data deste poema será de finais do século XV ou já do seguinte, nunca posterior (cfr. Almeida Garret, *op. cit.*, p. 93).

¹⁸² Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso, *Naufrações e Acidentes Marítimos no Litoral Cascalense*, Cascais, Junta de Freguesia de Cascais, 2005, p. 15.

embandeiradas”¹⁸³. Esta será a descrição que remete para a antiguidade mais recuada dos pilotos da barra de Lisboa e à qual Gaspar Correia terá tido acesso certamente por um documento que se perdeu, por informação oral ou, quem sabe, baseando-se em exemplos posteriores a essa data e que terão servido para dar brilho à sua narrativa.

De qualquer modo, anos antes, em 1492, os pescadores de Cascais andavam a transportar pedra do seu termo para a obra de calcetamento da Rua Nova de Lisboa, fazendo o trajecto entre Cascais e barra do Tejo até Lisboa. A 12 de Julho do ano seguinte, embora se ficasse a saber que a obra estava parada porquanto havia sido passado um alvará para que as caravelas de Cascais não servissem mais no transporte da pedra para essa obra, uma vez que faziam falta aos pescadores, propunha-se a compra de “duas barcas de carroto fortes” mas que estas fossem confiadas a barqueiros de Cascais¹⁸⁴, certamente pilotos e que melhor conheciam os perigos de navegar na barra.

Curiosamente, referindo-se a 20 de Julho de 1505, dia em que Lopo Soares chegou a Cascais vindo da Índia, Gaspar Correia omite se houve o mesmo procedimento como tinha ocorrido na chegada de Vasco da Gama. Diz apenas que, estando em Sintra e ao saber da notícia da chegada da armada, D. Manuel “logo ueo a Lisboa, vindo de Cascaes vendo como as naos entrauão, que recebeo Lopo Soares com muytas honras, e a todos, e mórmente a Duarte Pacheco, a quem ElRey fez grandes honras e mercês”¹⁸⁵.

Porém, e não obstante Gaspar Correia escreva muitos anos depois dos acontecimentos, para além de ter inventado pormenores sobre a viagem de regresso de Vasco da Gama, o procedimento de entrada na barra de forma embandeirada apresenta um paralelo com a descrição contida no *Regimento do guarda-mor das naus da Índia e Armadas* de 1534, em que cabia ao guarda-mor balizar a entrada das naus da forma mais segura:

“Pera que has ditas naos emtrem mais seguramente ho dito guoarda mor mamdar por huma caravela [...] a pomta de quemtallarrana(?) amcorada he outra a pomta do cachopo outrosj emcorada he em cada huma dellas estara hum pilloto dos de cascais que bem sajbão as pomtas homde se am de emcorar as quais estarão asy emcoradas ate as naos serem da pomta de são Jyhão pera demtro he ho dito guoarda mor

¹⁸³ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*. Introd. e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. I, Porto, Lello & Irmão, 1975, cap. XXII, p. 139.

¹⁸⁴ Vide infra, pp. 91-92.

¹⁸⁵ Idem, *ibidem*, cap. VI, p. 516.

estara no seu batell no mejo da barra a pomta de são Jyão com huma bamdeira pera as naos vyrem direitas a elle he como a nao derradeira emtrar se vira com elas”¹⁸⁶.

Neste sentido, e caso Gaspar Correia não se tenha inspirado em dados posteriores, no retorno da viagem de Vasco da Gama já se procederia de semelhante modo visto que o cronista afirma que os navios entraram de forma embandeirada, o que requeria semelhante esquema de auxilio à navegação com navios fundeados em duas pontas e o guarda-mor ou outra pessoa com uma bandeira no seu batel a indicar o enfiamento correcto pelo qual as naus deveriam seguir, se bem que Correia tenha simplificado a sua história.

Com base no supradito regimento sabe-se que, um mês antes da suposta chegada das naus da Índia, o guarda-mor teria o cuidado de escrever aos juízes de Cascais para que estes, quando as ditas naus chegassem ao porto local, se informassem sobre a “necessidade de amarras ou de âncoras”, bem como de quaisquer outros aprestos necessários para os navios entrarem na barra e amarrarem junto à Casa da Índia. A informação deveria ser rapidamente comunicada ao guarda-mor de Lisboa que traria o material necessário até Cascais no seu batel. Como era urgente que a mensagem chegasse à capital, a pessoa que levasse rapidamente o recado receberia 500 reis.

Todavia, podia acontecer que as naus chegassem a Cascais “em tempo” que não fosse possível esperar pelo guarda-mor e material necessário à entrada na barra, facto que levava os pilotos locais – os quais tendo sido previamente examinados pelo provedor e oficiais do armazém da Índia – a tomarem prontamente o comando das operações sendo repartidos pelas naus consoante a necessidade, de modo a levarem os navios em segurança para o Tejo. Ao que parece nessa mesma situação os pilotos de Cascais entravam na barra sem o esquema de auxílio que vimos anteriormente, ou seja, sem o apoio do guarda-mor e, muito possivelmente, das caravelas fundeadas, o que tornava mais perigosa a entrada. Para além disso, nestes casos era ordenado que os juízes de Cascais viessem nas naus até ao porto de Lisboa e explicassem ao guarda-mor os pormenores da chegada, bem como a razão de não terem podido esperar em Cascais¹⁸⁷. Contudo, caso o guarda-mor chegasse a Cascais antes dos navios iniciarem o processo de entrada na barra, pediria aos juízes locais os pilotos necessários e fazia ver

¹⁸⁶ Pub. por Bruno Gonçalves Neves, “A Carga e a Descarga das Naus da Índia”, *Actas do Colóquio Jornadas do Mar 2004 – O Mar: um oceano de oportunidades*, Almada, Escola Naval, 2004, p. 540.

¹⁸⁷ Bruno Gonçalves Neves, *op. cit.*, p. 540.

perante os pilotos e mestres das naus recém chegadas que, ao entrarem na barra, se deviam aconselhar “com hos ditos pillotos de Casquais”¹⁸⁸.

Em suma, embora o *Regimento do goarda-mor das naus* [...] de 1534 indicie que nesse ano se veio reorganizar a forma como deveria ser feita a entrada na barra, parte desse sistema já estaria em funcionamento aquando da chegada de Vasco da Gama. Teria sido, aliás, o seu inconstante funcionamento, resultante muito possivelmente da falta de sincronia entre pilotos e o guarda-mor, que terá levado à necessidade de impor maior cuidado à forma como se entrava na barra. Deste documento percebe-se igualmente que o processo de entrada na barra ainda não dependia exclusivamente dos pilotos de Cascais, tal como parece vir a acontecer posteriormente.

Gaspar Correia refere também que a chegada das naus que vieram com Vasco da Gama foi feita com “sua salua d’artelharia”, o que sabemos, por fontes mais tardias, ser a forma como os navios da carreira da Índia alertavam os pilotos de Cascais para estes saírem ao seu encontro e colocarem as naus dentro da barra em segurança:

“todas as naos que das ditas Ilhas [Açores] vierem pera este Reino e vindo em vossa companhia alqua nao ou naos da India tanto que ouverdes vista de Cascais tirareis tres tiros pera os pilotos que ha na dita vila acudirem a ellas e as meterem da barra pera dentro como he costume fazerse”¹⁸⁹.

Em Julho de 1527 o clérigo Francisco Álvares havia chegado à costa de Cascais – sob escolta de caravelas da armada das ilhas, de uma caravela da Mina e de naus vindas das ilhas de São Tomé, do Cabo Verde e do Brasil, tendo vindo todos juntos em comboio da ilha Terceira – quando saiu ao seu encontro uma caravela daquele porto “com recado del-Rei, Nosso Senhor, dizendo que mandava Sua Alteza que os que vínhamos na embaixada do preste João não saíssemos em Lisboa, por estar impedida de peste. E na dita caravela vinha um criado del-Rei, que nos havia de dar embarcação até Santarém, e fazer despesa até Coimbra, onde Sua Alteza estava”¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Idem, *ibidem*, p. 540.

¹⁸⁹ *Regimento dado por D. Sebastião a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor da armada das Ilhas (Lisboa, 28 de Maio de 1572)*; pub. por Artur Teodoro de Matos, *A armada das ilhas e a armada da costa no século XVI (Novos elementos para o seu estudo)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1990, p. 20.

¹⁹⁰ Francisco Álvares, *Verdadeira Informação das Terras do Preste João das Índias*. Introd. e notas de Neves Águas, Mem Martins, Europa-América, 1989, cap. IV, p. 277; José Nunes Carreira, *Do Preste João às Ruínas da Babilónia. Viajantes Portugueses na Rota das Civilizações Orientais*, Lisboa, Comunicação, 1980, p. 47, nota 2.

Embora Francisco Álvares mencione um “criado” do rei, o qual já devia estar à sua espera em Cascais há algum tempo, visto que mal o clérigo chegou à Terceira uma caravela partiu logo daquela ilha com o recado para entregar em Lisboa e o clérigo ainda teve que esperar dezoito dias pela chegada das naus vindas de outras partes, a caravela onde vinha esse servidor régio que trazia as instruções para o clérigo certamente que seria timonada pelos pilotos de Cascais.

Não deixa de ser estranho este aparecimento tão tardio dos pilotos da barra de Lisboa na documentação tendo em conta a importância capital da cidade nos desígnios do comércio nacional e até internacional, para além de que, em Portugal, o serviço de pilotagem de barra já se fazia pelo menos desde 1438, conforme se pode comprovar para o caso da Atouguia¹⁹¹, que viu mesmo o seu porto fechar ainda no reinado de D. João I com o total assoreamento da barra¹⁹².

3.3. Escalas atestadas em crónicas e relatos de viagem

Estando aberto o caminho para uma melhor compreensão da utilidade do porto de Cascais no apoio à navegação e apresentados os principais motivos que levariam os navios ali a lançar ferro, vejamos agora, caso a caso, os dados que temos sobre escalas feitas naquele porto antes da demanda da barra.

A primeira notícia remete-nos para 1147. Neste ano, enquanto os Cruzados que viriam a ajudar D. Afonso Henriques na conquista de Lisboa desciam a costa do Garb al-Andalus¹⁹³, já perto do cabo da Roca, “o vento que caía da Serra de Sintra se abateu com temporal tão fora do vulgar que uma parte dos batéis foi apanhada com os seus

¹⁹¹ Neste ano, o rei concedeu privilégios a dois pescadores para que vivessem continuamente no dito porto e para guiarem os mareantes estrangeiros que não conheciam a entrada do mesmo (Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa [...]*, p. 44). Três anos volvidos e, a pedido do Infante D. Henrique, D. Afonso V nomeava Duarte Eanes, o Moço, morador em Buarcos, para piloto da foz do Mondego. Por esta altura também já existiam no Porto, se bem que o serviço de pilotos ainda não estivesse institucionalizado (ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 65v; Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, vol. I, pp. 120-121).

¹⁹² José Marques, “Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, II sér., vol. XIV, Porto, Faculdade de Letras, 1997, p. 108. D. Duarte havia de mandar fazer obras para desassorear o porto da Atouguia de modo a que fosse novamente frequentado por navios comerciais e pesqueiros.

¹⁹³ O Garb al-Andalus correspondia à região ocidental do al-Andalus e, à excepção dos primeiros tempos de ocupação islâmica em que a Galiza estava inserida nele, correspondia ao actual território português se bem que alguns autores árabes ainda incluíssem algumas cidades da actual Espanha como, por exemplo, Sevilha e Badajoz (José D. Garcia Domingues, *Conceito e Limites do Ocidente Extremo do Andaluz nos Geógrafos, Historiadores e Antologistas árabes*, sep. de *Atti del III Congresso di Studi Arabi e Islamici (Ravello 1966)*, Napoli, 1967, pp. 331-347; sobre esta questão vide ainda André Oliveira Leitão, “Do Garb al-Andalus ao «segundo reino» da «Coroa de Portugal»: território, política e identidade”, *Clio. Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa*, nova sér., vol. 16/17, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2007, pp. 69-104).

homens”. Segundo o relato do cruzado que participara na tomada de Lisboa a viagem mantivera-se sob essas condições “até à entrada do porto do rio Tejo”¹⁹⁴. Embora o mesmo cruzado não refira que houve a necessidade de se fugir ao temporal e procurar abrigo – o que seria extremamente improvável naquelas condições e, tendo em conta, aliás, que alguns navios já tinham ido ao fundo –, limitando-se seguidamente a abordar – em forma maniqueísta – uma luta travada à entrada do porto de Lisboa entre as nuvens grandes que tinham vindo “dos lados das Gálias” e as nuvens negras (islâmicas), algumas crónicas de séculos posteriores, baseadas muito provavelmente numa memória do século XII¹⁹⁵, mencionam a aportagem da frota cruzada de 170 navios em Cascais. Teria sido em Cascais, inclusive, que se teria combinado o plano de ataque a Lisboa¹⁹⁶.

As crónicas voltam a referir Cascais como local de informação e de apoio à navegação já para o reinado de D. Afonso III. Após a morte de D. Sancho II (1248), e ao saber que o seu marido, o conde de Bolonha, ou seja, D. Afonso III, se havia intitulado *rex*, a condessa Matilde fez questão de se deslocar a Portugal por via marítima. A armada de naus em que vinha acabou por aportar em Cascais, a cinco léguas de distância de Lisboa, onde foi informada que o rei estava em Frielas e que nessa altura já havia casado com outra mulher. Ainda em Cascais a condessa ordenou que dois cavaleiros se deslocassem até ao rei e manifestassem a sua surpresa e desagrado perante tal situação¹⁹⁷.

Durante as guerras com Castela, segundo testemunha Fernão Lopes, Cascais voltou a ter a sua importância como base de apoio à navegação tendo recebido a frota portuguesa que chegou do Porto a 17 de Julho de 1384. Naquele porto os capitães começaram por combinar a estratégia de entrada na barra e ataque às forças castelhanas. Contudo, já de noite, acabou por se enviar um batel a Lisboa. Este entrou pela área Sul da barra, passando junto a Almada, de modo a escapar ao olhar da frota

¹⁹⁴ *A Conquista de Lisboa aos Mouros. Relato de um Cruzado*. Ed., tradução e notas de Aires A. Nascimento. Introd. de Maria João Branco, 2.^a ed., Lisboa, Vega, 2007, p. 75.

¹⁹⁵ Cf. Visconde de Juromenha, *op. cit.*, pp. 14-15.

¹⁹⁶ *Crónica de Cinco Reis de Portugal*. Ed. diplomática e prólogo de A. de Magalhães Basto, vol. I, Porto, Livraria Civilização, 1945, pp. 91-94; *Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal*. Ed. crítica por Carlos da Silva Tarouca, vol. I, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1952, cap. XXII, pp. 76-78; *Crónica de Portugal de 1419*. Ed. crítica com introdução e notas de Adelino de Almeida Calado, Aveiro, Universidade de Aveiro, 1998, pp. 47-48; Duarte Galvão, *Crónica de El-Rei D. Afonso Henriques*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995, cap. XXXIII, pp. 119-120. Na parte II do nosso estudo intitulado “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais durante o Garb al-Andalus, retomamos esta ideia.

¹⁹⁷ *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, pp. 199-200; *Crónica de Portugal de 1419*, pp. 143-144.

castelhana¹⁹⁸. Nesse batel ia João Ramalho, mercador do Porto, que se deslocou até junto do Mestre de Avis a fim de o informar sobre a chegada da frota e o que se deveria fazer no dia seguinte.

Em 1428, Filipe o Bom, duque da Borgonha, enviou uma embaixada a Portugal a fim de pedir em casamento D. Isabel, filha de D. João I. Composta por duas galés venezianas, a armada onde vinha a embaixada saiu de Écluse a 19 de Outubro desse mesmo ano, vindo no dia seguinte a aportar a Sandwich, na Inglaterra, onde esperaram por outras duas galés venezianas vindas de Londres. Depois de escala noutros portos ingleses e em Baiona (Galiza) acabariam por chegar a Cascais a 16 de Dezembro¹⁹⁹.

Enquanto donatário de Cascais, D. Afonso de Cascais (sobrinho de D. João I) terá recebido na praia da vila a embaixada do duque Filipe da Borgonha²⁰⁰. A embaixada acabaria por permanecer em Cascais durante dois dias. Ali os homens vindos do Norte descansaram da dura viagem e receberam indicações de D. João I, nessa altura em Estremoz. Após concordância entre ambas as partes, a 12 de Fevereiro partem para a Flandres quatro enviados do rei, dois por terra e dois por mar, com o intuito de informar o duque sobre a aceitação do monarca português e de obterem a sua confirmação, a qual só parece ter chegado a 7 de Maio, quando o duque deu ordens para se assentar o consórcio. O acto nupcial viria a realizar-se por procuração, a 24 de Julho, nos Paços de Lisboa²⁰¹.

D. Isabel haveria de partir do Reino apenas a 8 de Outubro desse mesmo ano, numa frota de 14 navios comandada pelo infante D. Fernando, seu irmão, levando um séquito de duas mil pessoas²⁰² onde se incluía D. Fernando de Castro, pai de D. Álvaro de Castro, o qual viria a senhorear Cascais anos mais tarde. Os navios largaram de Lisboa a 8 de Outubro mas ficaram retidos no Restelo²⁰³ entre o dia 9 e dia 13, partindo depois para Cascais. Deste porto seguiram viagem ainda no mesmo dia mas apanharam

¹⁹⁸ Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*, vol. I, cap. CXXXI, pp. 256-258.

¹⁹⁹ “Et, le xv^e, vindrent et prirent terre en ung lieu dit Calscais, a six lieues de Lisbonne en Portugal, où ilz alerent le xviii^e jour dudit decembre” (Jacques Paviot, *Portugal et Bourgogne au XV^e siècle (1384-1482). Recueil de documents extraits des archives bourguignonnes*. Édition présentée et commentée par [...], Lisbonne, Paris, Centre Cultural Calouste Gulbenkian, 1995, pp. 32 e 206-207, doc. 92).

²⁰⁰ Guilherme Cardoso e João Cabral, “Cronologia da Época dos Descobrimentos”, *Um Olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III, p. 30.

²⁰¹ Joaquim Veríssimo Serrão, *Relações Históricas entre Portugal e a França (1430-1481)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1975, pp. 22-23.

²⁰² Jacques Paviot, *op. cit.*, p. 34.

²⁰³ O ancoradouro do Restelo, posteriormente designado por Belém, existia pelo menos desde 1295 (cf. José da Felicidade Alves, “Sítio de Belém”, *Dicionário da História de Lisboa*. Dir. de Francisco Santana e Eduardo Sucena, Lisboa, Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 153-154; Luísa Vilarinho, *op. cit.*, p. 45).

ventos contrários que os obrigaram a voltar no dia 15, permanecendo ali até dia 17²⁰⁴. Neste dia, finalmente, D. Isabel partiu de Cascais rumo à Borgonha para se casar.

Existem pelo menos dois registos de D. Afonso V ter feito escala em Cascais. Ambos remontam à viagem de 1476-1477 que o monarca fez a França, após a batalha de Toro, com o intuito de pedir auxílio a Luís XI, porquanto estava convencido que apenas com o apoio dos militares franceses, baseado num ataque forte ao reino de Aragão, podia enfraquecer as tropas de D. Fernando e chegar ao trono de Castela.

Não obstante os preparativos da viagem tenham começado a ganhar forma no Porto, uma vez que o objectivo era seguir directamente dessa cidade para a Bretanha, o receio de encontrar pelo caminho a esquadra de Fernando de Aragão, que, estando ao corrente da situação, mandara patrulhar as águas da Galiza e do Golfo da Biscaia, o monarca português optou pelo trajecto mais longo, ou seja, pelo mar do Levante, de modo a desembarcar nas costas da Provença. Este era o trajecto mais seguro²⁰⁵. Neste sentido, a frota acabaria por ser formada em Lisboa já em finais de Agosto, sendo constituída por dezasseis naus e cinco caravelas com dois mil e duzentos soldados. Uma vez aprestada a frota largou do “Restello, e dalli [D. Afonso V] foi surgir a Cascaes, onde ho Príncipe se despedio delle”²⁰⁶. Isto teria ocorrido após 27 de Agosto de 1476²⁰⁷.

Depois de mais de um ano a tentar convencer Luís XI a formar aliança contra Castela e Aragão, D. Afonso V percebeu que o rei francês o andava a evitar. Desiludido com toda essa situação e em completa desorientação, seguiu-se um período complicado em que o monarca escreveu ao filho a anunciar a sua abdicação ao trono e para que este se fizesse aclamar rei, pois ele iria à Terra Santa como peregrino. Esse propósito não se concretizou. Em finais de Setembro de 1477, D. Afonso V embarcou numa carraca fretada em Antona, no porto de Saint-Vaast-la-Hougue, perto da ponta de Barfleur. Depois de escala em Inglaterra, *O Africano* chegou a Cascais a 15 de Novembro de 1477 onde recebeu a notícia que o filho havia sido aclamado rei:

²⁰⁴ Jacques Paviot, *op. cit.*, pp. 34 e 212.

²⁰⁵ Rui de Pina, “Chronica do Senhor Rey D. Affonso V”, *Crónicas de [...]*. Introd. e revisão de Mário Lopes de Almeida, Porto, Lello, 1977, cap. CXCI, p. 851; Joaquim Veríssimo Serrão, *Relações Históricas entre Portugal e a França [...]*, p. 138.

²⁰⁶ Damião de Góis, *Crónica do Príncipe D. João*. Ed. crítica e comentada por Graça Almeida Rodrigues, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1977, cap. LXXXIX, pp. 183-184.

²⁰⁷ Embora as crónicas não indiquem um dia específico, Rui de Pina diz apenas que foi em Agosto, Manuela Mendonça (*O Sonho da União Ibérica. Guerra Luso-Castelhana. 1475-1479*, Matosinhos, Quidnovi, 2007, p. 83) aponta como tendo sido a 27 de Agosto o dia da partida. Foi nesse dia que D. Afonso V “passou uma procuração ao príncipe para o governo dos reinos de Castela” (Joaquim Veríssimo Serrão, *op. cit.*, pp. 159-161; idem, “História Política, Diplomática e Militar”, in *História de Portugal*, vol. II – *A Formação do Estado Moderno (1415-1495)*, 8.ª ed., [s.l.], Editorial Verbo, 1996, pp. 96-98).

“Arribou ElRey em Cascaes, onde logo foy certefycado que o Pryncepe seu Fylho era já obedecido, e intitulado por Rey, e foy surgir a Oeyras, e ao outro dia sahio em terra, e no mesmo dia veo hy logo o Pryncepe seu Fylho”²⁰⁸.

Segundo Damião de Góis o monarca chegou ao “porto de Cascaes, acompanhado de hua boa frota de náos e nauios que fretara, e outras que lhe elRei Luís dera; de que vinha por capitão messire George Legier, com ha qual companhia partira do porto de Honfleur, no Ducado de Normandia”²⁰⁹. Fernando Gomes Pedrosa diz ser este o “famoso corsário-pirata Jorge Grego [...], homem de confiança do rei de França”²¹⁰.

Mais uma vez temos Cascais a funcionar como porto de escala, local de informação e, certamente, a oferecer abrigo para o rei passar a noite. No dia seguinte, D. Afonso V desembarcou em Oeiras e, como sublinhou Joaquim Veríssimo Serrão, “D. João não tardou, contudo, em vir ao encontro do progenitor, a quem devolveu a Coroa que recebera numa hora de incerteza política, mas que não lhe pertencia de direito”²¹¹.

Pelo ano de 1481 lançou ferro em Cascais uma armada portuguesa que vinha da Costa da Mina e que trazia como prisioneiro Eustache de La Fosse, mercador flamengo. Eustache de la Fosse integrava uma expedição castelhana de três caravelas – chegada às águas da Mina a 17 de Dezembro de 1479 – quando foi atacado e interceptado por quatro caravelas sob comando de Diogo Cão (Janeiro de 1480)²¹². Por esta altura Portugal estava em guerra com Castela e Aragão (1475-1480), “tanto en tierra como en el mar, tanto en suelo peninsular como en la “*Navegación de Guinea*” y las islas africanas”²¹³, pelo que os navios intrusos que se aventurassem por aquelas águas teriam aquele recebimento.

Ficou decidido que Eustache de La Fosse seria levado perante o rei para que este decidisse o que fazer com o mercador intruso. Já de regresso, a última escala que a armada da Mina fez foi nas ilhas de Cabo Verde e daí largaram rumo a Portugal, sem haver mais notícias de terra, até que lançaram ferro em Cascais:

²⁰⁸ Rui de Pina, *op. cit.*, cap. CCIII, p. 864.

²⁰⁹ Damião de Góis, *Crónica do Príncipe D. João*, cap. XCVII, pp. 200-201.

²¹⁰ Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima [...]*, p. 81.

²¹¹ Joaquim Veríssimo Serrão, *Relações Históricas entre Portugal e a França [...]*, p. 138.

²¹² Eustache de La Fosse, *Crónica de uma Viagem à Costa da Mina no ano de 1480*. Pról. de Joaquim Montezuma de Carvalho. Trad. e adaptação do texto por Pedro Alvim, Lisboa, Vega, 1992, p. 62.

²¹³ István Szászdi Léon-Borja, “Los Pinzón y los Mareantes Palenses entre las Paces de Tordesillas y el Descubrimiento del Brasil. Un Estudio y dos Documentos Inéditos”, *Clio. Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa*, vol. 6, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2002, p. 11.

“E após varias jornadas mais [eis] chegámos a Portugal na véspera do Pentecostes, cerca da meia-noite e deitámos âncora [frente] a Cascalaix, vila que se situa na embocadura do rio de Lisboa. Logo na manha seguinte foi-se um cavaleiro até ao Rei para lhe anunciar a chegada das caravelas [vindas] da Mina de Ouro. Fomo-nos para Setomire [Setúbal], pois a peste reinava em Lisboa, e ali compareceram os comissários do Rei para se inteirarem sobre as novas anunciadas: o que trazíamos da Mina, o que era semente do paraíso”²¹⁴.

Conforme atesta o trecho, a primeira referência conhecida que revela uma escala feita no porto de Cascais por navios vindos das viagens de exploração marítima, quando as caravelas da Mina chegaram àquele porto deparam-se com dois factores que não permitem a continuação da viagem para Lisboa. O primeiro, já sabido *a priori*, tem a ver com o facto da chegada àquele porto ter acontecido perto da meia-noite e, como é sabido, de noite não se arriscava uma entrada na sempre perigosa barra do Tejo, facto que obrigou os navios a permanecerem em Cascais até ao dia seguinte. O segundo factor está ligado ao surto de peste que reinava em Lisboa e que não permitia a demanda da barra. Nestes casos em que Lisboa estava a contas com surtos de peste, ou quando os reinos com quem Portugal mantinha relações comerciais estavam na mesma situação, a entrada no Tejo estava bastante limitada²¹⁵ chegando mesmo a proibir-se a aportagem a Cascais e a Lisboa²¹⁶. E, de facto, no dia seguinte, as caravelas comandadas por Diogo Cão foram obrigadas a rumar a Setúbal²¹⁷.

Durante as nossas investigações Diogo Cão foi o navegador que mais vezes apareceu ligado a supostas passagens pelo porto de Cascais – três vezes – embora só uma esteja confirmada. Para além de sabermos que chegou com a armada da Mina em Maio de 1480 a Cascais, Maria Teresa Bonvalot indica que Diogo Cão fez escala naquele porto no retorno da sua primeira viagem – segunda, se tivermos em conta a teoria de Carmen Radulet²¹⁸ – trazendo consigo quatro indígenas, os quais acabariam

²¹⁴ Eustache de La Fosse, *op. cit.*, pp. 69-71.

²¹⁵ Por carta de 4 de Abril de 1494, por exemplo, ficamos a saber que ainda não tinham sido colocados em Santos os padrões que D. João II mandara fazer, os quais serviam de precaução contra a peste “nos lugares que devissamos pera os navios que veem domde morrem os veerem e os nom passarem” (*Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa. Livros de Reis*, [vol. III], Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1959, p. 343, doc. 71).

²¹⁶ Em inícios de 1514 Inglaterra estava a contas com um grande surto de peste pelo que, a 16 de Janeiro deste ano, D. Manuel proibiu os navios ingleses de aportarem a Cascais e a Lisboa (AML, *Provimeto da Saúde, Livro I do Provimeto da Saúde*, fl. 45-45v, doc. 37).

²¹⁷ Quanto a Eustache de La Fosse acabaria por ser condenado à forca por viajar até à Mina sem autorização do rei português, embora acabasse por escapar da prisão antes da execução da sentença.

²¹⁸ Em 1987, Carmen Radulet apresentou uma comunicação inovadora em que reorganizou os dados conhecidos sobre Diogo Cão e as suas viagens, teorizando que afinal teriam sido três e não duas, como

por ficar pouco tempo em Portugal e retornar à sua terra “bem vestidos e bem tratados”²¹⁹. A autora remete para a obra: *1º Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo*, da qual existem 3 vols., mas a verdade é que durante a sua consulta não encontramos a referida indicação sobre a passagem do navegador por Cascais. Somente é dito que Diogo Cão voltou ao Reino com quatro indígenas, tal como referem Rui de Pina e João de Barros, e nunca é referido que o navegador fez escala naquele porto. No entanto, não é de excluir que Diogo Cão tenha mesmo passado por Cascais, tendo em conta os dados que temos vindo a apresentar para outros casos, mas sem uma prova documental apenas poderemos andar pelo campo das hipóteses.

Outro autor, desta vez Olivier Ikor, na obra *Caravelles. Le siècle d’or des Navigateurs Portugais*, volta a colocar Diogo Cão em Cascais após o retorno da primeira viagem. Segundo Olivier Ikor, Diogo Cão aportou a Cascais com a tripulação de tal modo doente que teve de ficar ali retido de quarentena²²⁰. Todavia, conforme nos revelou o autor, esta obra consiste num romance histórico pelo que Olivier Ikor se baseou nas descrições das passagens de Eustache de La Fosse e de Cristóvão Colombo por Cascais para visualizar o mesmo com Diogo Cão. Aliás, Olivier Ikor indica o mesmo para Bartolomeu Dias referindo que, em Dezembro de 1488, o navegador teria regressado a Portugal tão discretamente como havia partido vindo a lançar ferro em Cascais²²¹.

A Diogo Cão é ainda atribuída a hipótese de ter dado o nome de Cascaes a uma “a uma ponta ou cabo, a uma montanha e a uma aldeia indígena [...] numa região situada a 80 km ao norte da foz do Zaire, na costa de Cabinda”, durante as suas expedições pela costa ocidental africana. A hipótese foi colocada por Manuel A. P. Lourenço, que referiu a existência da Ponta de Cascaes “nas cartas marítimas e roteiros” embora sem referir quais²²². Embora não se consiga comprovar a existência do

havia teorizado Damião Peres, e que o navegador não teria caído mal aos olhos de D. João II por ter errado nos seus cálculos geográficos, ao ponto de motivar uma vingança por parte do monarca, tendo possivelmente morrido após a última viagem ficando assim explicado o seu desaparecimento da documentação posterior (cfr. “As Viagens de Diogo Cão: um problema ainda em aberto”, *VI Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 105-119).

²¹⁹ Maria Teresa Bonvalot, *Cascais. Janela da Europa*, p. 42.

²²⁰ Olivier Ikor, *Caravelles. Le siècle d’or des Navigateurs Portugais*, [s.l.], JC Lattès, 2010, pp. 203-204.

²²¹ Idem, *ibidem*, pp. 203-204. Para se evitarem confusões e não se tomarem estas indicações como baseadas em factos históricos – como por vezes tem acontecido – fica a nossa chamada de alerta ainda que o raciocínio intuitivo do autor esteja correcto e a ancoragem em Cascais devesse naturalmente ter ocorrido.

²²² Questionando-se sobre a razão porque teria aquele ponto geográfico recebido o nome da vila cascalense, Manuel A. P. Lourenço colocou a hipótese de ter tido origem numa memória de Diogo Cão a um dos pilotos que seguia na sua armada ou a qualquer outro tripulante que talvez fosse natural de Cascais e a que o chefe da expedição quis honrar “dando o nome da sua terra natal a um lugar longínquo e

topónimo “Cascaes” na cartografia que revela os resultados das viagens de Diogo Cão e de Bartolomeu Dias²²³, algumas cartas do século XVIII provam que “Cascaes” figura na toponímia de Cabinda²²⁴.

Também Cristóvão Colombo/Colon aportou a Cascais (1493) no decorrer da torna-viagem da primeira expedição feita ao serviço dos *Reis Católicos*, embora se costume dizer que o Tejo foi a sua primeira escala continental²²⁵. Sabe-se que Colombo partiu da ilha do Haiti embarcado na caravela *Niña* e em companhia da *Pinta*²²⁶, seguindo em diagonal até a latitude dos Açores no intuito de aproveitar os ventos favoráveis de Oeste. Depois de vários dias no mar daquele arquipélago, onde veio a ter problemas com os locais, nomeadamente em Santa Maria, Colombo largou ferro de vez a 24 de Fevereiro. A 3 de Março, já depois do pôr-do-sol e após sessenta milhas feitas, a *Niña* apanhou um turbilhão tão violento que arrancou todas as velas do navio colocando a tripulação em grande perigo. Daí em diante seguiram “com os mastros nus” sob forte tempestade até que, finalmente, surgiram sinais que estavam próximos de terra. Foi então que, “na falta de outro meio para navegar um pouco e apesar do grande perigo que havia de aguentar o mar”, Colombo mandou içar o papa-figos²²⁷ do grande mastro “para ver se havia um porto ou qualquer outro lugar onde pudesse abrigar-se”²²⁸. A 4 de Março, já de dia e ainda sob forte temporal, Colombo fez a aproximação à costa portuguesa reconhecendo o cabo da Roca, tendo de aportar de emergência a Cascais onde esteve algumas horas:

“Ao amanhecer, o almirante reconheceu a terra. Era o rochedo de Sintra que fica muito perto do rio de Lisboa, no qual decidiu entrar porque não podia fazer outra coisa, tão terrível era a tempestade que se abatia sobre a cidade de Cascais, situada na

desconhecido” (Manuel A. P. Lourenço, *op. cit.*, ano 6, 2.ª sér., n.º 92, 4 de Jun. de 1955, p. 2; Guilherme Cardoso e João Cabral, *op. cit.*, p. 35).

²²³ Cfr. o apêndice cartográfico pub. por E. G. Ravenstein, “The Voyages of Diogo Cão and Bartholomeu Dias, 1482-88”, *The Geographical Journal*, vol. 16, n.º 6, [London], Dec. 1900. Porém, durante o texto, Ravenstein menciona o topónimo “Cascaes” embora sem indicar de onde o retirou.

²²⁴ Vide, por exemplo, <http://www.cabinda.net/Cabinda5.html> [consultado a 03/04/2011]. Tivemos a oportunidade de desenvolver este assunto no seminário de “História do Atlântico”.

²²⁵ Como dizem, por exemplo, Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 4.ª ed., Porto, Vertente, 1992, p. 271; Manuel A. P. Lourenço, *op. cit.*, ano 6, 2.ª sér., n.º 105, 3 Dez. de 1955, p. 2; Luís Adão da Fonseca, *D. João II*, [Lisboa], Círculo de Leitores, 2005, p. 120.

²²⁶ A qual viria apartar-se durante uma forte tempestade vindo a aportar a Baiona, no Norte de Espanha.

²²⁷ Sobre os diferentes tipos de papa-figos vide Humberto Leitão, “Papafigos”, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Com a colab. do Comandante José Vicente Lopes, 2.ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974, p. 392; António Marques Esparteiro, “Papa-figos”, *Dicionário Ilustrado de Marinha*, 2.ª ed., rev. e actualizada pelo Comandante J. Martins e Silva, Lisboa, Clássica Editora, 2001, p. 409. O papa-figos de correr, por exemplo, era uma vela de menor superfície que as usuais usada especialmente em casos de mau tempo.

²²⁸ Cristóvão Colombo, *A Descoberta da América. Diário de Bordo da 1.ª Viagem 1492-1493*. Pref. de Luís de Albuquerque, Mem Martins, Publicações Europa América, [1990], p. 184.

embocadura. Os da cidade, disse, ficaram toda essa tarde em oração por eles, e, quando em seguida ficaram no porto, toda a gente veio vê-los, maravilhados por terem escapado. Foi assim que à terceira hora o almirante passou para o Restelo, no interior do rio de Lisboa, onde a gente do mar lhe disse que nunca se tivera um Inverno tão fértil em tempestades, que vinte e cinco navios se tinham perdido nas Flandres e que outros estavam lá há quatro meses sem poderem sair”²²⁹.

Como se pode ver pelo trecho citado, antes demandar o Tejo e chegar ao Restelo, a *Niña* – pilotada por Sancho Ruíz de Gama e Pedro Alonso Niño – aportou a Cascais. Contudo, esta passagem por Cascais não tem sido referida pelos autores que estudaram a vida do Almirante do Mar Oceano, talvez à excepção de Charles Paul Mackie, o qual diz que depois de horas de tortura a *Niña* veio a lançar ferro na baía de Cascais, onde a água estava bastante calma²³⁰, de Samuel Eliot Morison, que menciona a dobragem do cabo Raso pela *Niña* e a sua passagem por Cascais onde os pescadores ficaram estupefactos com a sua chegada²³¹, e de Manuel Correia de Oliveira Andrade: “A chegada da caravela *Niña*, com suas velas rotas pela borrasca, logo despertou a curiosidade dos habitantes da Vila de Cascais, cujos marinheiros há quatro meses encontravam-se recolhidos [...]”²³². A única referência que encontrámos em autores portugueses surge por intermédio do 4.º Visconde de Lagoa, em parceria com Elaine Sanceau, embora numa simples nota infrapaginal²³³.

Como poderia a *Niña* entrar no Tejo com as limitações com que vinha quando sabemos as dificuldades de navegar à vela no século XV e quando a entrada na barra de Lisboa era bastante complicada, para além de estarmos em plena tempestade e a tripulação dever estar extremamente exausta devido ao árduo trabalho que se deveria desenvolver a bordo naquelas condições? A própria chegada a Cascais já se pode considerar um autêntico feito – como pensaram os locais – e certamente que a paragem naquele porto serviu não apenas para descanso e abrigo da tempestade mas também para conserto da caravela. Depois de resolvidas estas questões, e em vez rumar a Castela, onde se tinha organizado a expedição, a caravela *Niña* veio, horas mais tarde, a entrar

²²⁹ Idem, *ibidem*, p. 184.

²³⁰ Charles Paul Mackie, *With the Admiral of the Ocean Sea. A Narrative of the First Voyage to the Western World, Drawn Mainly From the Diary of Christopher Columbus*, Chicago, A.C. McClurg and Co., 1891, p. 304.

²³¹ Samuel Eliot Morison, *Admiral of the Ocean Sea. A Life of Christopher Columbus*. Maps by Erwin Raisz. Drawings by Bertram Greene, Boston, Little, Brown, 1942, p. 339.

²³² Manuel Correia de Oliveira Andrade, *Tordesilhas. Um marco Geopolítico*, Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 1997, p. 22.

²³³ Cf. António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, 4.ª ed., minuciosamente anotada e comentada pelo visconde de Lagoa, com a colaboração de Elaine Sanceau, Porto, Livraria Civilização, 1987, p. 87, nota 2.

no Tejo acabando por arribar no Restelo. Poucos dias passados deu-se o célebre encontro entre Colombo e D. João II em Vale do Paraíso, a nove léguas de Lisboa²³⁴.



Fig. 14 – Rotas de ida e volta seguidas por Colombo nas duas primeiras viagens ao serviço de Castela²³⁵.

Evidentemente que não importa se Cascais foi a primeira terra em que Colombo aportou ou não quando veio do descobrimento das “Américas”, mas sim perceber que do ponto de vista da possibilidade de navegação rumo ao Tejo e da importância e auxílio do porto cascalense a toda a navegação com destino a Lisboa, faz todo o sentido esta explicação porquanto a entrada na barra nem sempre se faz quando se quer, estando sujeita às condicionantes que temos vindo a mostrar. É claro que esta descrição parece bastante simples e até lacónica mas é preciso ter em conta que estamos perante um cópia modificada e simplificada do *Diário* do Almirante, “provavelmente tirada de outras cópias de um original perdido”, e que, para além disso, como acrescentou Jorge Luís Matos, sendo um “produto da consciência de Las Casas, apresenta erros grosseiros, que nos parece impossível constarem do documento primitivo”²³⁶. Contudo, não fosse

²³⁴ Cristóvão Colombo, *op. cit.*, p. 187; Rui de Pina, *Crónica de D. João II*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, cap. LXVI, p. 139.

²³⁵ Adaptado de Jesus Varela Marcos e M.ª Montserrat León Guerrero, *El Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)*, Valladolid, Diputación de Valladolid et al., 2003.

²³⁶ Jorge Luís Matos, “As Viagens de Colombo e a Náutica Portuguesa de Quinhentos”, *Congreso Internacional Cristóbal Colón, 1506-2006. Historia y Leyenda*. Coord. de Consuelo Varela, Palos de La Frontera, Universidad Internacional de Andalucía, 2006, p. 46.

Las Casas e nada ficaríamos a saber sobre a aportagem da *Niña* a Cascais já que o filho do Almirante, Fernando Colón, ainda é mais sintético na descrição que faz²³⁷.

Antes de terminarmos a questão Colombo e passarmos para outra escala, importa referir a possível ligação de Afonso Sanches, piloto natural de Cascais e mestre de uma caravela, com o futuro Almirante do Mar Oceano.

O P.^e Francisco da Fonseca (1728) é um dos autores que dá a conhecer este Afonso Sanches como piloto natural de Cascais e informador de Cristóvão Colon sobre a posição de terras para Ocidente, informação que havia sido essencial à primeira descoberta do navegador, se bem que deva ter seguido as indicações do P.^e Manuel Fialho (1646-1718). Pelo ano de 1486, supostamente quando seguia viagem de Lisboa para a Madeira – aonde ia carregar açucares –, Afonso Sanches fora desviado para Poente por uma tormenta que se manteve por vários dias até que “avistou terra nas ilhas do Golfo do México”²³⁸. Ali mesmo tomou refrescos, fez o seu levantamento cartográfico e regressou vindo a aproar à Madeira de tal modo doente que não se punha de pé. Sanches foi recolhido por Colon e, antes de falecer, veio a entregar-lhe as cartas de marear e o roteiro que tinha feito desde aquela “Terra Nova” até à Madeira. Portanto, segundo esta tradição, seria Afonso Sanches o descobridor do Novo Mundo a que depois se chamou América²³⁹.

Contudo, em 1486 Colon já não estava a viver na Madeira – havia-se mudado dois anos antes para Castela, onde veio a oferecer os seus préstimos aos *Reis Católicos*, se bem que tenha voltado a Portugal pelo menos em duas ocasiões: 1485 e 1488²⁴⁰ – o que fazia do seu suposto encontro com o piloto Afonso Sanches algo impossível, a não ser que, entretanto, tenha passado pela Madeira da primeira vez que temos conhecimento de ter retornado. Ademais, a própria figura deste piloto encontra-se envolta em mistério porquanto não se conhece prova documental que o mencione. Clarificando: entre os séculos XVI-XVIII começou por se afirmar que o informador de Colombo era anónimo, aparecendo com várias nacionalidades, para depois ser um Alfonso Sanchez natural de Huelva até que chegou ao Afonso Sanches de Cascais²⁴¹.

²³⁷ Cf. Hernando Colón, *Historia del Almirante Don Cristóbal Colón*, [s.l.], Linkgua Ediciones, 2009, cap. XL, pp. 102-103.

²³⁸ P.^e Francisco da Fonseca, *Evora Gloriosa [...]*, Roma, Na Officina Komarekiana, 1728, pp. 124-125.

²³⁹ Idem, *ibidem*, pp. 124-125.

²⁴⁰ Manuel Viegas Guerreiro, *Colombo e Portugal*, Lisboa, Edições Cosmos, 1994, pp. 21 e 23.

²⁴¹ Sobre o assunto vide Damião Peres, *op. cit.*, p. 267; Ferreira de Andrade, *op. cit.*, pp. 63-64 e 78, nota 106. M. Eudes dedicou algum tempo a investigar em arquivos portugueses mas não encontrou nenhuma informação sobre este Afonso Sanches (Henry Vignaud, *Toscanelli and Columbus. The letter and chart of Toscanelli on the route to the Indies by way of the West*, London, Sands & Co., 1902, p. 113).

Outra passagem célebre pelo porto de Cascais foi a de Nicolau Coelho (1499) aquando da viagem de regresso do descobrimento do caminho marítimo para a Índia. Sabe-se que Nicolau Coelho e Vasco da Gama navegavam rumo a Portugal, o primeiro na caravela *Bérrio*, o segundo na nau *S. Gabriel*, quando, já perto de Cabo Verde, uma tempestade terá separado os dois navios²⁴². Daí em diante Nicolau Coelho prosseguiu viagem pensando que Vasco da Gama seguia à sua frente, acabando por aportar em Cascais a 10 de Julho. Naquele porto foi informado que D. Manuel estava em Sintra facto que o terá levado a pegar num cavalo e a deslocar-se até àquela vila para revelar a nova ao rei:

“E aos dez dias de Iulho do ãno de mil & quatrocentos & nouãta & noue chegou á vila de Cascays. E sabendo hi como el rey dõ Manuel estaua na vila de Sintra desembarcou & se foy logo laa & contou a el rey quanto acõtecera a Vasco da gama despois q partira de Portugal & chegar a Calicut & se tornar, do que el rey ficou tão contente como a quem se daua hua noua de tamanho prazer como aquela era, & fezlhe por isso muyta merce dacrecentamento de hõrra & de teça”²⁴³.

Quanto a Vasco da Gama, Fernão Lopes de Castanheda diz que este ainda fez tempo por um dia à espera de Nicolau Coelho mas como não houve vista da sua caravela decidiu seguir para a ilha de Santiago onde ancorou a *S. Gabriel*. Com o seu irmão gravemente doente e a nau em que vinha a precisar de ser reparada, Vasco da Gama confiou a capitania desse navio a João de Sá²⁴⁴, antigo escrivão da destruída *S. Rafael*, com o objectivo que este a reparasse e seguisse para Lisboa²⁴⁵ enquanto ele próprio seguia viagem numa caravela mais veleira fretada em Santiago para rapidamente chegar ao Reino e tratar do irmão. Todavia, o agravamento da saúde do irmão terá levado Gama a rumar à ilha Terceira onde Paulo da Gama viria a morrer pouco depois.

²⁴² Assim revelam João de Barros (*Ásia de [...] Dos feitos que os Portugueses fizeram no Descobrimento e Conquista dos Mares e Terras do Oriente*, Primeira Década, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, liv. quarto, cap. XI, p. 164) e Damião de Góis (*Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel. Composta por [...]*, pt. I, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1949, cap. XLVIII, p. 106). Contrariamente, Fernão Lopes de Castanheda (*História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses*. Introd. e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. I, livros I-IV, Porto, Lello, 1979, cap. XXVIII, pp. 70-71) diz que navegavam Vasco da Gama e Nicolau Coelho rumo à ilha de Santiago quando, durante a noite, Nicolau Coelho se apartou para Portugal no intuito de revelar ao monarca a descoberta e “ganhar as aluifaras de tam boa noua”.

²⁴³ Cfr. Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, p. 70. Damião de Góis também dá a chegada a 10 de Julho.

²⁴⁴ Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, cap. XXIX, pp. 72-73; João de Barros, *op. cit.*, p. 164.

²⁴⁵ Damião de Góis, *op. cit.*, p. 106.

Após a chegada de Vasco da Gama à Terceira, ou, noutro cenário que se coloca, com a exequível chegada da nau confiada a João de Sá na companhia de outros navios que vinham das suas viagens à costa ocidental africana e que teriam feito a volta pelo largo em conjunto rumo aos Açores²⁴⁶, partiram daquela ilha vários navios com o objectivo de informar D. Manuel. O primeiro navio a chegar foi o de Artur Rodrigues, mercador casado na ilha Terceira, o qual havia entrado em contacto com os navios recém-chegados à ilha, aproveitando a novidade para imediatamente se deslocar a Lisboa se bem que a aportagem tenha sido em Cascais. Naquele porto mais uma vez foi dada a informação de que o monarca estava em Sintra, vila à qual se deslocou como havia feito Nicolau Coelho:

“Elrey estaua em Syntra quando achegou hum Artur Rodrigues, casado na ilha Terceira, o qual tinha de seu hum carauellão prestes pera hir ao Algarue, e vendo entrar as naos se fez á vela, nom sabendo donde vinhão, e assi á vela passou per ellas antes que sorgissem, e perguntou donde vinhão, e lhe responderão: vem da Índia. Ao que logo se fez na volta de Lisboa onde chegou em quatro dias, e entrou em Cascaes, e se metteo em huma barquinha que hia pera terra, e mandou hum filho seu que ia com elle que ninguem deixasse chegar a falar, nem dicesse nada das naos da Índia. O qual Artur Rodrigues chegando a terra, logo ápressa se foi a Syntra, porque os da barquinha lhe dixerão que lá estava ElRei ... E Artur Rodrigues tomou a mão a El Rey, e lha beijou dizendo: ... «grande mercê que me fará por tão grande boa noua que lhe trago. Ha quatro dias que parti da Terceira, onde deixo duas naos da India, que vindo à vela em hum meu caravellão passey per ellas, e perguntey: disserãome que vinhão da India. E per ser tão boa noua nom quis que outrem viesse diante que me ganhasse a mercê que espero que me vossa alteza fará»²⁴⁷.

Embora Nicolau Coelho tivesse chegado primeiro que Artur Rodrigues ao Reino com a novidade da chegada à Índia, a verdade é que não terá convencido o círculo próximo do rei até porque este vinha na caravela de reconhecimentos integrante da armada de quatro navios que havia partido e não trazia mostras de especiarias nem de outras coisas²⁴⁸. Desde a chegada de Coelho até à aportagem de Artur Rodrigues a Cascais não tinham surgido novas sobre os navios vindos da Índia, de maneira que as

²⁴⁶ Esta e outras questões ligadas à viagem de regresso de Vasco da Gama, mais concretamente entre os baixos do Rio Grande (rio Geba), na costa da Guiné, e Lisboa, foram colocadas no nosso trabalho de investigação desenvolvido no seminário de “História dos Descobrimentos”.

²⁴⁷ Cfr. Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. I, cap. XXII, p. 138. No entanto, é de duvidar que a viagem tenha sido feita apenas em 4 dias como revela Gaspar Correia.

²⁴⁸ Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, p. 73.

notícias trazidas dos Açores terão sido muito bem recebidas por D. Manuel. Na verdade, estas notícias eram mais uma achega para a confirmação que se viria a verificar em finais de Agosto com a própria chegada de Vasco da Gama e de João de Sá.

A segunda armada portuguesa que viajou à Índia, a que fez a descoberta oficial do Brasil e deu origem à viagem anual entre Portugal e o Oriente, largou do Tejo no dia 9 de Março de 1500 e veio a fazer a aguada nas ilhas de cabo Verde como refere João de Barros²⁴⁹. Porém, William Brooks Greenlee diz que a armada deixou o Tejo nesse mesmo dia 9 mas que veio a partir de Cascais²⁵⁰. Mais uma vez nos deparamos com o problema do autor não referir a fonte de onde retirou tal informação²⁵¹.

Na torna-viagem não há referências à passagem da armada por Cascais. Damião de Góis diz que, do Cabo Verde – onde Pedro Álvares Cabral encontrou Pero Dias, que havia desaparecido quando este fazia a viagem para a Índia – até Lisboa, Cabral seguiu viagem sem tocar em nenhum outro porto entrando na barra no derradeiro dia de Julho de 1501. Contudo, D. Manuel estava em Sintra quando recebeu a notícia da sua chegada pelo que a informação terá tido passagem por Cascais²⁵².

Em suma, perante todos os dados sistematizados e que revelam várias escalas em Cascais, vê-se que esta vila funcionava como local de informação e novidade, bem como controlava o tráfego marítimo com destino a Lisboa. De reter fica ainda esta constante ligação a Sintra, local onde D. Manuel passou muito tempo e, decerto, terá tratado muitos assuntos relacionados com as navegações portuguesas²⁵³.

²⁴⁹ João de Barros, *op. cit.*, primeira década, liv. quinto, cap. II, 1988, p. 172. Fernão Lopes de Castanheda (*op. cit.*, vol. I, cap. XXX, p. 74) diz que saem de Lisboa a 9 de Março, a 14 avistam as Canárias, a 22 passam por Santiago. A 24 de Março a caravela de Luís Pires afasta-se do resto da armada devido a uma tormenta e teve de voltar a Lisboa.

²⁵⁰ Cfr. William Brooks Greenlee, *The Voyage of Pedro Álvares Cabral to Brazil and India, from contemporary documents and narratives*, London, Printed for the Hakluyt Society, 1938, p. XVIII.

²⁵¹ É verdade que o autor, no decurso da informação revelada, apresenta uma nota infrapaginal, mas essa trata de outro assunto e remete para a obra *Alguns Documentos da Torre do Tombo [...]*, 1892, p. 90. Nem na p. 90 nem no resto da obra conseguimos encontrar qualquer alusão que revelasse a partida da armada cabralina da baía de Cascais, se bem que, por vezes, algumas armadas que saíam do Tejo acabavam por fazer escala em Cascais e só depois rumavam ao seu destino. Porém, João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda e Damião de Góis, os principais autores que revelaram os pormenores da saída da armada em questão, aludem à largada dos navios a partir do Restelo sem revelarem qualquer intencionalidade ou problema no decurso da saída dos navios que os tenha levado a partir definitivamente da baía de Cascais.

²⁵² Damião de Góis, *op. cit.*, pt. I, cap. IX, p. 151.

²⁵³ Tome-se, como exemplo, o Tratado de Sintra, assinado entre Portugal e Espanha naquela vila a 18 de Setembro de 1509, em que se delimitavam as áreas de conquista entre os dois reinos na costa africana até ao cabo Bojador, bem como o conselho que D. Manuel reuniu em Sintra (1518) para se decidir o que fazer em relação ao projecto de Fernão de Magalhães quando este, após o rei lhe ter negado o acréscimo mensal de cem reais à sua moradia e nem lhe ter deixado beijar a mão revelando indiferença quanto à vontade do navegador em ir viver com quem lhe fizesse mercê, deslocou-se para Sevilha e ofereceu os seus préstimos a Carlos V para novas viagens de descoberta. A tensão cresceu porquanto Fernão de Magalhães espalhava que as ilhas Molucas estavam tão orientais que caíam na demarcação de Castela, tendo revelado detalhadamente esta questão a Carlos V (Fortunato de Almeida, *História de Portugal*, t. II



Fig. 15 – Réplica da nau *Vitória* (integrante da armada de Fernão Magalhães durante a 1.^a viagem de circum-navegação da Terra entre 1519-1522) atracada em Cascais sob forte nortada. A relembrar séculos passados (foto do autor, Julho de 2009).

CAPÍTULO II – A ESTRUTURAÇÃO SÓCIO-ECONÓMICA

1. A sociedade

1.1 Organização político-administrativa

Por carta régia de 7 de Junho de 1364, após pedido dos homens bons de Cascais, D. Pedro I libertou esta aldeia marítima da sujeição a Sintra elevando-a à categoria de vila. Sintra havia recebido foral em 1154, documento no qual Cascais não surge referida como parte integrante do termo sintrense, mas durante o Garb al-Andalus²⁵⁴ já existiria “um *Iqlim* em Sintra, que abarcaria Cascais e Mafra nos limites do seu termo”²⁵⁵.

Com efeito, a carta de 1364 vem estabelecer o início da organização municipal cascalense onde a capacidade de eleger juízes, oficiais e o direito de jurisdição cível e crime se tornavam comuns ao que acontecia nos outros concelhos do Reino. Tal mercê não foi concedida sem as habituais obrigações para com a Coroa, sendo que, neste caso concreto, baseava-se no pagamento de um elevado imposto anual de 200 libras suportado pelos seus habitantes, “para além dos direitos de que a população lhe era tributária”²⁵⁶. Contudo, como observou Oliveira Marques, este documento não definia nenhum território que ficasse como termo da vila, pelo que, aparentemente, apenas o povoado próximo do porto se considerava doravante autónomo²⁵⁷. Porém, por carta régia de 8 de Abril de 1370²⁵⁸, D. Fernando I veio a corrigir essa lacuna territorial²⁵⁹. Nesse dia foi fundado o senhorio de Cascais e entregue, juntamente com o castelo da vila, a Gomes Lourenço do Avelar, heróico defensor de Ciudad Rodrigo, que havia

²⁵⁴ Sobre o povoamento de Sintra na transição do mundo muçulmano para o cristão vide André de Oliveira-Leitão, *op. cit.*, pp. 15-84.

²⁵⁵ A hipótese é colocada por Catarina Coelho no seguimento da ideia de Oliveira Marques de que poderá ter existido uma *kura* (distrito) em Sintra durante o século X, ainda que esporadicamente. Alguns indícios levam a crer “que a figura do *Iqlim* em torno das grandes cidades poderá corresponder à área sobre a qual o aglomerado exerce um controlo económico e espacial” (“A ocupação islâmica do Castelo dos Mouros (Sintra): interpretação comparada”, *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 3, n.º 1, 2000, p. 208; idem, “O Castelo dos Mouros (Sintra)”, *Mil Anos de Fortificações na Península e no Magreb (500-1500)*. *Actas do Simpósio Internacional sobre Castelos*. Coord. de Isabel Cristina Ferreira Fernandes, Lisboa, Edições Colibri, 2002, p. 394).

²⁵⁶ Cf. A. H. de Oliveira Marques, *Carta de Vila de Cascais de 1364*. Estudo e transcrição de [...], Cascais, Câmara Municipal, 1989, pp. 5-18.

²⁵⁷ Outras ideias apresentam Fernando Castello-Branco, *Cascais nos inícios do seu Municipalismo e na Crise de 1383*, Cascais, Câmara Municipal, 1972, pp. 10-11; Jorge Miranda, “Joham das Regras e a doação de Cascães e do Regueiro d’Hueiras”, *Arquivo de Cascais [...]*, n.º 8, 1989, pp. 19-20.

²⁵⁸ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I – 1057-1460, pp. 404-405; Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte*, pp. XXX-XXXI. Confirmada a 22 de Agosto de 1372.

²⁵⁹ A. H. de Oliveira Marques, *op. cit.*, p. 12; idem, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – II”, p. 142.

suportado um intenso cerco de dois meses feito pelas tropas de Enrique II²⁶⁰. Separava-se, pois, o castelo e o lugar de Cascais de qualquer sujeição a Sintra. Esta doação foi feita com “toda a jurisdição cível e crime, com ressalva do direito de apelo para o rei nos feitos crimes, da jurisdição sobre os marítimos, que continuava a pertencer ao monarca, da liberdade de entrada e acção de corregedores no novo senhorio, e dos direitos reais sobre dizimas de mercadorias transportadas em navios e em Cascais descarregadas e transaccionadas”²⁶¹.

De qualquer forma, se esta carta veio garantir a autonomia da vila de Cascais, essa autonomia era de forma incompleta, pois, apesar do monarca ter concedido um termo, criou um território dominado por dinastias de senhores, um senhorio hereditário e de mero e misto império²⁶². À excepção da definição do termo, esta carta nada mais revelava quanto à organização do concelho. Pode dizer-se que era, sobretudo, uma carta de criação do senhorio, continuando, aparentemente, o município de Cascais a reger-se pela carta de 1364. Desconhece-se a data em que foi organizado o concelho e se procederam às primeiras eleições. Sabe-se, contudo, que em 1377 já havia um alvazil para os pleitos civis, bem como um juiz que, segundo Oliveira Marques, deveria corresponder ao segundo alvazil: o dos feitos crimes. Só em 1383 passa-se a ter a organização do concelho completa²⁶³, conforme revela uma carta deste ano: dois juízes, dois vereadores do concelho, um alcaide, representantes das vintenas (regedores), um almoxarife, dois tabeliães, um porteiro e um pregoeiro²⁶⁴.

Porém, a autonomia de Cascais e a criação do seu termo não foi pacífica e várias contendas foram surgindo ao longo dos tempos, havendo dúvidas jurisdicionais, até porque essa separação fez com que alguns proprietários ficassem com propriedades em ambos os lados dos concelhos. Em 1387, depois de D. Filipa de Lencastre ter tomado posse do senhorio de Sintra, tentou fazer igual com Cascais. Isto deu origem a um conflito com os funcionários de João das Regras, que haveria de conseguir nova carta de

²⁶⁰ Miguel Gomes Martins, *Lisboa e a Guerra (1367-1411)*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 126.

²⁶¹ A. H. de Oliveira Marques, *Carta de Vila de Cascais de 1364*, p. 12.

²⁶² Segundo Oliveira Marques esta doação representava “a mais completa forma de concessão feudal” (A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, p. 129; idem, “Sintra e Cascais na Idade Média”, p. 150).

²⁶³ Idem, *Carta de Vila de Cascais de 1364*, pp. 12-13.

²⁶⁴ Pub. por Salvador Dias Arnaut, *A Crise Nacional dos Fins do Século XIV, I – A Sucessão de D. Fernando*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1960, p. 422, doc. 42; Ferreira de Andrade, *Monografia de Cascais*, p. 32; *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*. Dir. por A. H. de Oliveira Marques, vol. II, Lisboa, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, pp. 71-76.

confirmação dos seus direitos como senhorio de Cascais²⁶⁵. Fica patente aqui a confusão jurisdicional entre as duas regiões, em que os sintrenses continuavam a olhar para Cascais como território seu²⁶⁶.

Pouco mais de um século após os homens bons de Cascais terem pedido a D. Pedro I a sua autonomia em relação a Sintra, D. Afonso V é solicitado por esse mesmo grupo de homens para que Cascais se regesse pelo foral de Sintra. Com efeito, num alvará datado de 22 de Agosto de 1472, é referido “que os oficiais e homens bons da Vila de Cascais nos enviaram dizer por Álvaro Afonso, seu procurador, que a eles era necessário o foral do dito concelho para guarda de seu direito o qual jazia em a Torre de nosso Tombo”. Diz ainda o alvará que, “querendo-lhes fazer graça e mercê”, D. Afonso V ordenou que Gomes Eanes de Azurara, guarda-mor da Torre do Tombo, entregasse o dito foral. Uma vez encontrado o foral o procurador de Cascais solicitou o seu traslado, acabando a certidão do foral por ser dada a 5 de Setembro do mesmo ano. Curiosamente, Oliveira Marques não fez uma única referência a este documento aquando dos seus estudos sobre Cascais²⁶⁷.

Qual a razão para que, pouco mais de cem anos depois, os homens bons de Cascais se quisessem reger novamente pelo foral de Sintra? Manuel A. P. Lourenço, admitindo a existência de um foral anterior e que levava a reclamações dos habitantes de Cascais, mas do qual não se conheciam as disposições, deduz que esse pedido ganhou forma pelo foral do concelho vizinho apresentar “vantagens sobre o do seu próprio concelho”, daí que os requerentes procurassem “estudá-lo para melhor fundamentar as suas reclamações”²⁶⁸. Por sua vez, Francisco Costa presume que os

²⁶⁵ Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, pp. XXXVI-XXXVII, doc. 11; *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. II, t. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 2005, pp. 151-152, doc. 261.

²⁶⁶ A. H. de Oliveira Marques, “Sintra e Cascais na Idade Média”, p. 152.

²⁶⁷ Segundo Francisco Costa este documento é pouco conhecida da historiografia devido, boa parte, a Alexandre Herculano, que não lhe deu grande importância como documento histórico, porquanto ao publicar a *Portugaliae Monumenta Histórica* (1856) o deixou de fora (Francisco Costa, *O Foral de Sintra (1154), sua originalidade e sua expressão comunitária*, Sintra, Câmara Municipal, 1976, p. 35).

²⁶⁸ Manuel A. P. Lourenço, *op. cit.*, ano 5, 2.^a sér., n.º 87, 26 de Mar. de 1955, p. 2. Existe uma certa confusão quando se alude a um suposto foral de Cascais outorgado ainda durante a Idade Média, isto quando sabemos que o único foral outorgado a esta vila surge apenas em 15 de Novembro de 1514. Como vimos anteriormente, a aldeia de Cascais foi elevada a vila em 1364 mas só em 1370 conseguiu a criação do seu termo, desmembrando-se assim do território sintrense que se regia pelo foral afonsino de 9 de Janeiro de 1154 e que seria confirmado por D. Sancho I em 1189. Como até aí Cascais fazia parte do termo de Sintra, se bem que, curiosamente, não surja referida como parte integrante do termo sintrense nos ditos forais, esses mesmos forais e foro seriam passados a Cascais para seu regimento. Os documentos medievos legislativos de Cascais viriam posteriormente: cartas régias de 7 de Junho de 1364 e de 8 de Abril de 1370. Porém, parece ter persistido uma certa ligação dos habitantes de Cascais ao foral de Sintra como deixa a entender uma carta de 10 de Agosto de 1425, altura em que D. Afonso de Cascais era donatário desta vila. Como em 1472 Cascais passou a reger-se novamente e oficialmente pelo foral de Sintra de 1154, o qual perdurou até aos nossos dias mediante dois traslados feitos no século XV, um deles

habitantes de Cascais tomaram esta acção por estarem em conflito de interesse com D. Álvaro de Castro, donatário da vila de Cascais, “ou porque as cartas de confirmação de privilégios não satisfizessem ambas as partes”²⁶⁹. Porém, nessa altura, D. Álvaro de Castro já não era vivo, havia morrido um ano antes na tomada de Arzila.

Só em 1514 é que Cascais viria a ter foral, resultado da reforma foralenga levada a cabo a nível nacional. Este veio regular de uma vez por todas a vida municipal do concelho de Cascais, porquanto persistia a utilização do foral de Sintra, achando-se nos seus capítulos uma especial preocupação em regular a actividade económica cascalense.

1.2. *Demografia e tecido social*

Consequência da grande peste negra em meados de Trezentos presume-se que o número de habitantes da vila de Cascais não estaria além dos 200 ou 300, isto se é que os atingisse, cifra semelhante para o seu termo²⁷⁰. Porém, curiosamente, um documento de 1383 revela que existiam sete vintaneiros no termo de Cascais²⁷¹, o que pressupõe a existência de 7 vintenas. Oliveira Marques diz que a existência de 7 vintenas no termo de Cascais “correspondia a uns 140 vizinhos, ou cerca de 700 pessoas numa área de 97 km². Era uma densidade de 7,2 habitantes/km², a que havia ainda de somar a população da vila, porventura umas 200 ou 300 pessoas, fazendo subir aquele número para mais de 10. Em termos de hoje seria uma densidade baixa. Em termos medievais, contudo, tratava-se de uma densidade correspondente à média nacional ou mesmo superior a ela. Estava-se em período de regressão demográfica e quando o movimento se inverteu e as densidades aumentaram, a partir de meados ou finais de Quatrocentos, o número médio atingido não foi além de 15”²⁷².

Todavia, outros dados devem ser equacionados para melhor se compreenderem os problemas em torno da demografia da vila de Cascais e seu termo durante o século XIV.

a pedido da rainha (28 de Abril de 1437) e o outro pelos homens bons de Cascais (1472), o foral de Cascais (1514), naturalmente, tinha de aludir ao foral de Sintra de 1154 e à sua confirmação. Como consequência, isto leva a que se pense na existência de um foral medievo anterior ao traslado de 1472 e que não existiu. Por fim, refira-se apenas que o foral de 1514 alude às “outras coisas conteudas no foral antigo da dita vila”, mas esta passagem seria uma alusão ao supradito foral de Sintra.

²⁶⁹ Francisco Costa, *op. cit.*, p. 35.

²⁷⁰ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, pp. 119-120.

²⁷¹ Salvador Dias Arnaut, *op. cit.*, p. 422, doc. 42.

²⁷² A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – II”, pp. 136-137.

Apontando pena para 1373, aquando da invasão castelhana a Cascais durante o cerco a Lisboa desse ano, Fernão Lopes menciona as “poucas gentes” daquela vila. Aliás, estas “poucas gentes” não conseguiram sustentar o ataque castelhano que facilmente atingiu o castelo local²⁷³. Porém, ainda durante o reinado de D. Fernando já existia a Vila Nova de Cascais. Embora isto possa significar que no reinado deste monarca o espaço que envolvia as muralhas da vila de Cascais já não conseguia albergar mais população, daí que tenha surgido a Vila Nova de Cascais, é possível que outros factores como, por exemplo, as questões de carácter e proveito económico, e que levavam à fixação de massa humana nos arrabaldes, também tenham influído nesse sentido.

Voltando à questão das 7 vintenas. Sabe-se que cada vintena era composta por 20 homens o que dava um total de 140²⁷⁴. Contudo, Oliveira Marques perspectiva esse quantitativo em vizinhos, ou seja, em grupos de pessoas que ocupavam uma área habitada (um fogo, um casal), que constituíam um núcleo familiar, sendo que para se ter c. 700 pessoas no termo de Cascais ter-se-á seguido um coeficiente multiplicador em que cada vizinho corresponderia a 5 pessoas²⁷⁵, multiplicando-se assim os 140 vizinhos por 5 o que dá um total de 700, não esquecendo ainda as 200 ou 300 almas que fariam parte da vila. No entanto, se em 1383 existiam 7 vintenas no termo de Cascais, a 15 de Novembro de 1385, um ano após novo cerco castelhano a Lisboa, fazendo graça e mercê ao conde D. Henrique de Vilhena, na altura senhor daquela vila, D. João I isentou

²⁷³ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, 2.ª ed., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2004, cap. LXXVIII, pp. 269-270.

²⁷⁴ Embora alguns autores suponham “que, para as expedições militares, se arrolava um homem em cada vintena”, Vasconcellos e Meneses, secundado por Fernando Gomes Pedrosa, mostrou que seria arrolada toda a vintena (cfr. José de Vasconcellos e Meneses, *Armadas Portuguesas. Os Marinheiros e o Almirantado. Elementos para História da Marinha (século XII – século XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1989, pp. 161, 165 e segs; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 64).

²⁷⁵ Entre os autores consultados surgem diferentes coeficientes propostos. Para o caso da Arruda dos Vinhos, que contava com um termo composto por 107 vizinhos em 1369, Oliveira Marques usou um coeficiente inferior a 4, correspondendo esses 107 vizinhos a uns 400 habitantes (cfr. “Estratificação Económico-Social de uma Vila Portuguesa da Idade Média”, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, pp. 124-126 e as explicações da nota 9). Por sua vez, João José Alves Dias, estudando o numeramento de 1527-1532, diz que “O coeficiente 4,6 serve como indicador para a época, dado o cálculo de que esse índice seria variável entre 4,3 e 4,8 habitantes por fogo” (cfr. João José Alves Dias, “A População”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. V – *Portugal. Do Renascimento à Crise Dinástica*. Coord. de [...], Lisboa, Editorial Presença, 1998, p. 16, nota 15). Contudo, segundo Teresa Rodrigues, que confirmou para o caso português o coeficiente proposto por Roger Mols, até finais do século XVI o número médio de habitantes por fogo era de 5, tendo baixado para 4 já durante os séculos XVII e XVIII (Teresa Rodrigues, *Portugal nos séculos XVI e XVII. Vicissitudes da dinâmica demográfica*, Lisboa, Cepese, 2007, p. 68, <http://www.cepese.pt/portugal/investigacao/working-papers/populacao-e-prospectiva/portugal-nos-seculos-xvi-e-xvii.-vicissitudes-da-dinamicademografica/Portugal-nos-seculos-XVI-e-XVII-Vicissitudes-da.pdf> [consultado a 15/07/2012]). Mais recentemente, ao reportarem-se à possível população mínima e máxima que Portugal teria em 1527, Leonor Freire Costa, Pedro Lains e Susana Münch Miranda seguiram os coeficientes extremos de 3,85 e de 4,6 por fogo, respectivamente (*História Económica de Portugal. 1143-2010*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2011, p. 76).

os moradores de Cascais e seu termo da prestação de serviço em armadas de galés uma vez que a vila era despovoada e era preciso povoá-la²⁷⁶.

Com efeito, todos estes dados indiciam problemas de vária ordem quanto ao desenvolvimento da população cascalense em finais do século XIV. Seguramente que, para além de ainda se deverem fazer sentir os efeitos demográficos negativos iniciados com a vaga de peste negra de 1348, alimentados pela eclosão de várias epidemias em cadeia que se verificaram ao longo da centúria Trecentista²⁷⁷ em toda a Europa e numa cronologia quase simultânea, dizimando um terço da população do continente²⁷⁸, é preciso ter em conta a perda de homens provocada na luta com Castela, a possível saída de gentes locais para se furtarem ao recrutamento militar e o surto de peste que afectava Lisboa e arredores nessa precisa altura²⁷⁹. De facto, sendo Cascais uma vila portuária bastante concorrida pela navegação que se destinava sobretudo a Lisboa, é preciso enfatizar a sua vulnerabilidade e facilidade de exposição ao contacto com navios afectados que ali aportavam.

Mais de cem anos após as crises de finais do século XIV, pela altura que os Portugueses chegaram “à Índia, Cascais era uma pequena vila com cerca de 70 casas. Dentro da muralha, em forma de meia laranja, defendida por sete torres, que abrangia uma área com cerca de 0,6 ha, haveria umas 46 casas, todas de pequena altura, distribuídas por cerca de uma dezena de ruelas, para além da igreja com o seu adro. Fora da muralha, vivia um terço da população da vila, isto fiando-nos na gravura de Bráunio que dá para o arrabalde umas 24 casas”²⁸⁰.

Através do cômputo geral de 1527, o primeiro de que há notícia, sabe-se que a vila de Cascais era formada por 172 vizinhos enquanto que o seu termo dispunha de 310. Em números actuais a correspondência ficaria entre 700 a 1.000 habitantes para a vila e 1.200 a 1.900 para o termo²⁸¹.

A sociedade cascalense hierarquizava-se a partir dos seus senhores. No topo encontrava-se o donatário e seus familiares próximos, ricos-homens e com persistente valimento régio²⁸². Como será referido adiante, os donatários eram figuras muito poderosas e próximas da Coroa. Com efeito, estas características “acarretavam

²⁷⁶ Vide infra, p. 154.

²⁷⁷ Sobre as datas das várias epidemias de peste negra em Portugal vide A. H. de Oliveira Marques, “A Base Demográfica e Tecnológica”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. IV – *Portugal na Crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, Editorial Presença, 1986, pp. 20-22.

²⁷⁸ Leonor Freire Costa, Pedro Lains, Susana Münch Miranda, *op. cit.*, p. 49.

²⁷⁹ Vide infra, p. 155.

²⁸⁰ João J. Alves Dias, “Cascais e o seu termo na primeira metade do século XVI [...]”, p. 67.

²⁸¹ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, pp. 119-120.

²⁸² Idem, *ibidem*, p. 127.

consequências várias: uma vasta clientela doméstica que gravitava em seu torno e se reflectia na residência, em Cascais e arredores, de dependentes ocupados nas mais diversas tarefas; e na existência de vassalos próprios, constituídos por cavaleiros e escudeiros, ávidos de benesses, nomeadamente de terra e rendas”²⁸³.

Abaixo deste grupo de pessoas nobres escalonava-se o Povo, em grupos, condições e estatutos diferentes. Assim surgiam “os cavaleiros-vilãos do concelho, médios e pequenos proprietários que controlavam a administração municipal e eram, em regra, os maiores adversários da clique senhorial; os artesãos, pequenos proprietários, rivais dos cavaleiros-vilãos; os assoldados ou assalariados rurais e marítimos, onde se compreendia a maior parte dos pescadores e marinheiros, dependentes simultaneamente de uns e outros; e, por fim, os pobres e indigentes, variando em número com a conjuntura”²⁸⁴. Consequentemente, “A propriedade da terra, do mar e dos meios de produção pertencia a uma gama variada de detentores onde, contra a regra geral, clero e rei se achavam pouco representados”. O grosso da propriedade estava concentrado nas mãos da Nobreza e do Povo. Porém, e ainda que o monarca não fosse aí proprietário, detinha os direitos exclusivos sobre a pesca, minas, sisas e outros, direitos que a condição de rei lhe garantia em qualquer senhorio²⁸⁵.

2. A produção económica

2.1. Agricultura e pecuária

Em todo o concelho de Cascais praticavam-se as actividades agrícolas. Porém, seria no seu termo, área também pertencente ao *hinterland*, que se desenvolveria o grosso das actividades que complementavam a economia da vila, com especial destaque para a vinha²⁸⁶, a oliveira, o trigo, a cevada, o centeio, o pomar e diversos tipos de frutos (secos e verdes) e legumes²⁸⁷.

Algumas propriedades onde se produziam estes produtos estavam nas mãos de proprietários absentistas, como parecem ser os casos do opulento mercador João de Santarém, morador em Lisboa, e que, em 1434, obtivera privilégios para os seus

²⁸³ Idem, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I-II”, pp. 128 e 137.

²⁸⁴ Idem, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, p. 128.

²⁸⁵ Idem, *ibidem*, pp. 121-122.

²⁸⁶ Entre as várias referências à vinha vide, por exemplo, *Monumenta Henricina*, vol. XIII, pp. 147 e 392.

²⁸⁷ Sobre a economia cascalense vide os caps. do foral de Cascais de 1514 pub. por Ferreira de Andrade, *op. cit.*, pp. LII-LV, doc. 30; idem, *Monografia de Cascais*, pp. 10-30; e os dados fornecidos por A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, pp. 124-127. O livro de posturas da vila de Cascais de 1587 também revela aspectos sócio-económicos fundamentais desta vila.

caseiros e lavradores nos concelhos de Sintra e Cascais²⁸⁸, bem como de João Gonçalves da Câmara, capitão do Funchal²⁸⁹, e de Estêvão Eanes Merino²⁹⁰.

No que respeita à pastorícia pode-se dizer que havia gado de todas as espécies, até mesmo de criação²⁹¹. Este servia para consumo local mas também para abastecimento dos navios que naquele porto faziam escala bem como para venda em Lisboa²⁹².

2.2. A caça

Dotado de uma considerável extensão de matas, carrascais e de charnecas, desde a época muçulmana que o actual território cascalense se destacava pela criação de aves de caça, mormente os açores, que serviam para a caça miúda, especialmente as perdizes²⁹³. Durante o século XV ainda se praticava este tipo de caça. A 27 de Maio de 1437 é concedida a Armon Boutim, contador, a licença para caçar perdizes e perdigões com qualquer armadilha, excepto com rede e candeia, em todos os seus casais do termo e comarca de Cascais bem como no termo de Lisboa²⁹⁴.

Outro animal que existiu em quantidade foi o javali. Durante o século X, segundo relata o poeta Ibn Muqana, Alcabideche era uma região infestada de javalis que destruíam as colheitas²⁹⁵. Embora não se saiba se existiam em quantidade no actual território de Cascais já nos séculos XIV e XV, existem dados que revelam a sua presença na vizinha Sintra pelo menos até finais do século XV. Aliás, por esta altura, existia mesmo uma preocupação em relação a estes animais, sendo proibida a sua matança na serra e a actividade de montaria sob várias penas²⁹⁶.

²⁸⁸ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 492, doc. 793; A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, p. 124.

²⁸⁹ Falecido, ao que tudo indica, em 1470 (Silva Marques, *op. cit.*, vol. III, pp. 145-146, doc. 109).

²⁹⁰ Vide Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495)*. Pref., compilação e notas por [...], Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1993, p. 528.

²⁹¹ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – II”, p. 140.

²⁹² ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 31, fl. 49v; *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 2002, p. 371.

²⁹³ De uma “dessas reservas de criação, chamadas em baixo-latim *asturil* (de *astur*, açor), terá surgido o nome Estoril (A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, pp. 110 e 125). Em meados do século XIII existia ainda uma vasta herdade doada por D. Afonso III a Estêvão Anes, seu valido e chanceler, com o topónimo *Sturil*.

²⁹⁴ *História Florestal, Aquícola e Cinegética. Colectânea de Documentos existentes na Torre do Tombo. Chancelarias Reais*, vol. I – (1208-1483), Lisboa, Ministério da Agricultura e Pescas, Direcção-Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, 1980, pp. 272-273, doc. 412.

²⁹⁵ António Borges Coelho, *Portugal na Espanha Árabe*. Org. de [...], vol. I, Lisboa, Seara Nova, 1972, pp. 40-44.

²⁹⁶ *História Florestal, Aquícola e Cinegética [...]*, vol. IV – (1495-1521), pp. 73-74, doc. 65; Conde de Sabugosa, *O Paço de Sintra*, Sintra, Câmara Municipal, 1989-1990, p. 6.

Próximos da serra de Sintra, outro grande foco de caça e local que atraía os monarcas e a nobreza medieval portuguesa, que, em tempo de paz, servia-se da caça como um modo de exercitar a guerra²⁹⁷, os habitantes de Cascais e seu termo arriscavam-se na caçada de veados pela serra. Fernando Afonso e João Afonso Perrinho foram dois deles. Ambos receberam perdão régio a 27 de Abril de 1480 mediante a sua permanência na vila de Monsanto por dois anos²⁹⁸.

Querendo fazer mercê a D. João de Castro, senhor de Cascais, D. Afonso V, a 14 de Junho de 1479, concede-lhe o privilégio e licença para pôr couteiros para perdizes no seu senhorio da mesma forma que acontecia em Lisboa. Ainda com base no documento, seria proibido matar perdizes ou perdigões sem autorização do conde de Monsanto²⁹⁹. Assim, doravante, Cascais passou a ser terra coutada.

2.3. O pescado

A principal fonte económica de Cascais era o peixe³⁰⁰. Para além de abastecer Lisboa e Ceuta, o pescado de Cascais chegava a outras regiões a nível nacional, sendo as provisões constituídas por sardinhas – a espécie que ganha maior relevância na documentação preservada³⁰¹ –, pescadas, congros e polvos. Posteriormente, o foral de 1514 refere ainda a existência de lagostas, santolas e outros tipos de marisco. A fama do peixe de Cascais era tal que o mesmo vem referido pelo autor da *História do Reino do Congo*³⁰².

²⁹⁷ Na verdade, a caça era uma actividade fundamental para o homem fazer o reconhecimento do território, habituar-se ao meio geográfico envolvente e tirar o seu melhor partido num possível cenário de guerra. Como observou Maquiavel: os homens deviam “dedicar-se à arte da caça, para habituar o corpo ao desconforto, e aprender a conhecer a natureza dos lugares, e a ver onde se erguem as montanhas, onde desembocam os vales, a extensão das planícies, e perceber a natureza dos rios e dos pântanos que existem, e estando sempre muito atento a tudo [...]” (Nicolau Maquiavel, *O Príncipe*. Introd. de José António Barreiros, Lisboa, Editorial Presença, 2008, cap. XIV, p. 143).

²⁹⁸ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 32, fl. 29v.

²⁹⁹ Ferreira de Andrade, *Monografia de Cascais*, p. 88. Este privilégio seria confirmado nos dois reinados seguintes: em 1483 e em 1496 (*História Florestal [...]*, vol. IV, pp. 28-29, doc. 26).

³⁰⁰ Um dos tipos de pesca que surge documentada em Cascais e Setúbal desde o século XV fazia-se com a chinha. Esta era a rede de pesca dominante em Lisboa e que consistia no arrasto para a praia. “Os chincheiros de Cascais vendiam ao povo, na ribeira ou na praça, duas canastras de peixe do melhor na presença dos oficiais municipais; os cercos e as chinchas que apanhassem sardinha deviam vendê-lo da mesma maneira no segundo ou terceiro lanço que fizessem” (Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa [...]*, pp. 23 e 32). Sobre outras artes de pesca utilizadas em Cascais vide João da Cruz Viegas, *O Comércio Quinhentista na Vila e no Porto de Cascais*, pp. 26-27.

³⁰¹ Cf. as fontes referidas por A. H. de Oliveira Marques, *op. cit.*, p. 124, nota 53.

³⁰² “Tem os rios, e crião em si grande quantidade de peixe do de Portugal: barbos, picões, bordalos, pardelhas, saramugas, esquilhões, peixe que se dá aos doentes, angolas, e outros muitos mui estranhos dos de cá; no mar corvinas, sardinhas, pescadas, mas não tão boas como as de Cascaes” (*História do Reino do Congo* (Ms. 8080 da Biblioteca Nacional de Lisboa). Pref. e notas de António Brásio, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969, p. 31).

Em meados do século XV, olhando apenas para a pesca exercida por pescadores de Lisboa nas águas de Cascais, produzia-se, anualmente, “uma média de 20 000 reais brancos, soma considerável, correspondente a uns 5% das receitas totais do almoxarifado de Sintra”³⁰³. Chegados a 1499, o valor da dízima nova do pescado de Cascais era de 31.909 reais, a quarta maior entre as dez áreas portuárias mencionadas por Amélia Polónia, apenas atrás de Vila do Conde (134.000), Azurara (60.000) e Porto (58.553)³⁰⁴.

Percebe-se, pois, que a costa de Cascais fosse muito apetecida atraindo pescadores de outras áreas. Em 1462, Fernão Martins, escudeiro do infante D. Fernando e morador em Lisboa, obtém o privilégio para, durante de dez anos, poder exercer a pesca nesta costa desde S. Julião da Barra até Santa Maria de Cascais com aparelhos “desconhecidos no paiz, com a obrigação de pagar todos os direitos de pesca estabelecidos nas leis”³⁰⁵.

2.4. A exploração de pedreiras: o caso do calcetamento da Rua Nova de Lisboa

Data de Novembro de 1482 a ideia de D. João II lajear a Rua Nova de Lisboa, a qual veio também a ser pavimentada com pedra proveniente do termo de Cascais, e que só seria terminada no reinado de D. Manuel³⁰⁶.

Por carta de 28 de Outubro de 1492 manda-se aos juízes de Cascais que disponibilizem duas caravelas para o carreto da pedra da Rua Nova e que seja nomeado um homem para guarda da pedreira³⁰⁷. A 12 de Julho do ano seguinte é revelado que a obra estava parada porquanto havia sido passado um alvará para que as caravelas de Cascais³⁰⁸ não servissem mais no transporte da pedra para essa obra. Alegava-se que as caravelas eram impróprias para esse transporte e que faziam falta para a pesca. Em alternativa propunha-se a compra de “duas barcas de carreto fortes”, se bem que confiadas a barqueiros de Cascais. Propunha-se igualmente a construção de uma calçada

³⁰³ A. H. de Oliveira Marques, *op. cit.*, p. 125 e nota 55.

³⁰⁴ Vide Amélia Polónia, *A Expansão Ultramarina numa Perspectiva Local. O Porto de Vila do Conde no século XVI*, vol. I, p. 278, quadro 17.

³⁰⁵ Henrique da Gama Barros, *Historia da Administração Publica em Portugal nos Séculos XII a XV*, 2.^a ed. dirigida por Torquato de Sousa Soares, t. IX, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1950, pp. 283-284; A. H. de Oliveira Marques, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, pp. 133-134, nota 90.

³⁰⁶ Sobre o calcetamento da rua Nova vide Iria Gonçalves, “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa”, *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia, 1996, p. 117-137.

³⁰⁷ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, [vol.] III, 1959, p. 321, doc. 49.

³⁰⁸ A 15 de Novembro de 1520, D. Manuel ordena que sejam requisitados todos os navios necessários entre Cascais e Alverca para a sua entrada e da rainha em Lisboa (AML, *Chancelaria Régia, Livro de Festas*, fl. 39, doc. 27).

desde a pedreira até Paço de Arcos ou até Oeiras³⁰⁹, de modo a facilitar o seu transporte e onde os barcos pudessem carregar sem perigo.

Neste sentido, tendo em conta que a pedra seria embarcada em Paço de Arcos ou Oeiras, a pedreira em exploração estaria situada a nascente da vila de Cascais³¹⁰.

Já em Outubro de 1493 ficamos a saber que os pescadores de Cascais alegavam “como lhes era dividido dez barcadas de seu carreto da dita pedra”, ordenando o rei que lhes fosse pago o que era devido. Alude-se novamente à utilização de caravelas para o transporte da pedra, sendo que o ideal era que tivessem “até quinze toneladas porque mais ligeiramente se possa varar em terra e que tenha a quilha de sovero pera melhor poderse varar”³¹¹.

Embora se desconheça o ano em que se firmou o contrato com os pescadores de Cascais para o carreto da pedra, certamente algures entre Outubro de 1492 e Março de 1494, como previu Iria Gonçalves, sabe-se que essa mesma pedra era paga a quatro reais, de início, e cinco reais, posteriormente³¹².

Em Março e Junho de 1494 ainda se aludem a problemas relacionados com o transporte da pedra e a queixas dos homens de Cascais, porquanto esta não era posta à borda-d’água como havia sido concertado³¹³. Chegados a Agosto de 1496 alega-se que era possível obter melhor pedra e mais barata que aquela que vinha de Cascais³¹⁴, ficando assente que seria “preferível voltar à antiga cantaria proveniente do Porto”³¹⁵.

3. O movimento comercial marítimo

“Antigamente teve [o porto de Cascais] muitas caravelas próprias que faziam a terra opulenta com algum comércio”

P.^e Manuel Marçal da Silveira, 1758³¹⁶.

O quadro social que atrás expusemos não dependia apenas de si a nível económico. De acordo com Oliveira Marques durante os séculos XIV e XV, ou até

³⁰⁹ *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, p. 325, doc. 53.

³¹⁰ Para Iria Gonçalves a pedreira encontrar-se-ia no “espaço compreendido entre a Abóboda e Rio de Mouro, numa faixa mais ou menos larga, mas por certo não muito e a Ocidente da Ribeira de Oeiras, limite do concelho” (Iria Gonçalves, *op. cit.*, p. 129).

³¹¹ *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, p. 338, doc. 66.

³¹² Iria Gonçalves, *op. cit.*, pp. 133 e 136.

³¹³ *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, pp. 341 e 346, docs. 69 e 74.

³¹⁴ *Ibidem*, [vol.], IV, p. 16, doc. 4

³¹⁵ Iria Gonçalves, *op. cit.*, p. 129.

³¹⁶ Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. XIX, doc. 2. A actualização da grafia é nossa.

mesmo antes, “dependia já, em grande parte, do comércio, que era uma das suas fontes de receita”³¹⁷. Esse comércio ganhava forma por via marítima.

3.1. O movimento comercial interno

Em finais do século XIV os rendimentos das alfândegas de Lisboa e Porto mostravam um crescimento significativo “mercê, não só dos privilégios concedidos a mercadores estrangeiros, mas igualmente pelo incentivo dado à marinha comercial portuguesa. Segundo o testemunho de Fernão Lopes viam-se com frequência no Tejo 500 navios de carga em frente da cidade, além de 60 em Sacavém e 70 no Montijo carregando sal e vinho, depois de haverem trazido para Portugal diversas manufacturas”³¹⁸. Mas é com o desenrolar do século XV, mercê da intensa actividade marítima e exploração de novas terras exercida por Portugal e que faz afluir a Lisboa os novos produtos oriundos de África e dos arquipélagos atlânticos, bem como com o intensificar das relações comerciais entre Norte e Sul da Europa – nas quais Lisboa é escala fundamental –, que aumenta consideravelmente o tráfego marítimo no Tejo e o porto lisboeta cota-se entre os mais concorridos da Europa atraindo mercadores de todas as partes.

O porto de Cascais, situado às portas de Lisboa, capital do Reino, «a grande cidade de muitas e desvairadas gentes»³¹⁹, era a “primeira antecâmara da navegação marítima que demandava a urbe”³²⁰, logo seguida do Restelo, razão pela qual era escalado antes da demanda da barra havendo boas oportunidades para o negócio e estabelecimento de contactos. De facto, embora fosse uma terra produtora de géneros que abasteciam Lisboa e que atraíam comerciantes ao porto cascalense, o grosso do movimento comercial que passava por Cascais tinha como destino o porto lisboeta. Sabe-se que por mar a cidade recebia mercadorias vindas de Alcácer do Sal, Setúbal³²¹,

³¹⁷ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, p. 126.

³¹⁸ Paula Limão, *Portugal e o Império Turco na área do Mediterrâneo (século XV)*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. I, Lisboa, 1994, p. 141. Exemplar policopiado.

³¹⁹ Fernão Lopes, apud Iria Gonçalves, “Na Ribeira de Lisboa, em finais da Idade Média”, *Um olhar sobre a cidade medieval*, p. 61.

³²⁰ João Cordeiro Pereira, “Portos do mar (de Caminha ao Guadiana)”, *Portugal na Era de Quinhentos. Estudos vários*, Cascais, Patrimónia, 2003, p. 64.

³²¹ Sobre o comércio nesta cidade vide Paulo Drumond Braga, *Setúbal Medieval (Séculos XIII a XV)*, pp. 143-161. Não conseguimos encontrar qualquer ligação comercial ou de outro tipo entre Cascais e Setúbal. Somente sabemos que, a 20 de Julho de 1443, D. Afonso V isentou João de Cascais, carpinteiro morador em Setúbal, de diversos pagamentos e serviços concelhios, de ser posto como besteiro do conto entre outras isenções (ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 27, fl. 131).

Atouguia, Selir, Buarcos, Aveiro, Vila do Conde, Fão, Viana e Valença³²², num sistema de cabotagem que interligava as várias partes visadas. A estes portos podemos acrescentar ainda a Ericeira, Sesimbra e, já mais para Sul, Sines e os portos algarvios.

De facto, Cascais só tinha a ganhar com todo este movimento. Uma provisão de 1541, por exemplo, mostra que alguns navios e caravelas vindos do Algarve e de outras partes abasteciam esta vila com fruta, trigo e outras mercadorias antes de rumarem a Lisboa³²³.

Desde finais do século XIV que a projecção do porto de Cascais para lá dos seus limites atingia um *vorland* (ou *foreland*³²⁴) de larga distância. Baseando-se no foral da portagem da cidade de Lisboa anterior a 5 de Outubro de 1377 – confirmado em 1391, 1434 e 1441 –, Oliveira Marques menciona que o “comércio marítimo com a capital e o estrangeiro achava-se já suficientemente desenvolvido”. De Cascais partia peixe fresco ou seco que abastecia Lisboa, tanto por mar como por terra, e da capital era exportado para diferentes locais dentro (ex: Santarém) e fora do Reino³²⁵, sendo possível que estes contactos se estendessem à Madeira³²⁶ e aos Açores. Diversos produtos chegavam ao porto cascalense vindos por mar em navios estrangeiros ou nacionais (não lisboetas) e ali eram vendidos. “Este comércio era mesmo registado sob rubrica especial, o que atesta o seu peso económico. Todo ele pagava os habituais direitos”³²⁷.

3.1.1. O porto de Cascais: centro económico de um pequeno hinterland

Embora o rio de Colares possa ter funcionado como porto de Sintra ainda durante a época islâmica, essa actividade já só se faria durante a preia-mar. Não se sabe

³²² Ana Maria Pereira Ferreira, *A Importação e o Comércio Têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983, p. 58; A. H. de Oliveira Marques, “A Circulação e a Distribuição dos Produtos”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. IV, pp. 130 e 150.

³²³ AGS, *Secretarias Provinciales*, libro n.º 1577, fl. 20-21. Agradecemos ao Dr. Pedro Pinto por nos ter facultado uma fotocópia deste documento que se encontrava no espólio da Professora Ana Maria Pereira Ferreira, no Arquivo Histórico Municipal de Cascais.

³²⁴ “inclui as linhas de navegação, os portos e regiões de destino” (João Figueira de Sousa, *O Porto do Funchal no Contexto do Sistema Portuário Insular Regional [...]*, p. 20). Vide ainda *fernhandel*, Fernand Braudel, *A Dinâmica do Capitalismo*. Trad. de Carlos da Veiga Ferreira, Lisboa, Teorema, 1985, p. 60.

³²⁵ A. H. de Oliveira Marques, *op. cit.*, pp. 130 e 150; idem, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, p. 126.

³²⁶ Por um documento de 25 de Abril de 1497 sabemos que o mercador João Rodrigues de Cascais estava na vila do Funchal (Pereira da Costa, *Vereações da Câmara Municipal do Funchal. Século XV*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995, pp. 612-613). Desconhece-se qual o negócio que o mercador tratava no Funchal, o tempo que por ali esteve ou até mesmo se ali estava fixo, mas o facto de conhecer bem a situação dos presos da cadeia da dita vila pode ser devido a algum problema que ele ou algum dos seus homens teve enquanto por ali esteve a comerciar e que os conduziu à cadeia.

³²⁷ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, pp. 126-127.

ao certo o proveito naval que tiraram daquele curso de água os ocupantes islâmicos de Sintra, mas é possível que ainda se transportasse por mar as frutas e legumes frescos sintrenses que partiam para Lisboa³²⁸. É possível que ainda fosse assim durante o Garb al-Andalus e que por ali se fizesse a saída e entrada de produtos para abastecimento sintrense, embora com cada vez menos frequência devido ao avançar do assoreamento, estando essas comunicações com o exterior provavelmente relegadas aos períodos de preia-mar. Com esta limitação havia que buscar alternativas, havia que olhar para Sul, para o porto de Cascais.

É verdade que um documento de 1255 alude a “portus de Basam”, enquanto que outro, de 1362, ao “porto de Colares” – ambos correspondendo ao mesmo sítio³²⁹ –, mas a existência destes dois documentos, porém, não quer dizer que nesse espaço de tempo o rio ainda fosse navegável até porque os ditos nada referem quanto à sua utilidade portuária³³⁰. Note-se que, apesar de em 1362 ainda se aludir ao porto de Colares, a verdade é que Cascais funcionava como porto comercial e exportador dos produtos de Sintra anteriormente a 1377, muito embora em 1364 tenha conseguido libertar-se da sujeição a Sintra – sendo elevada a vila – e em 1370 tenha conseguido a criação do seu termo e senhorio.

É neste sentido lacónico que o porto de Cascais vai funcionar como exportador dos produtos da vila de Sintra e de Colares, tornando-se o centro económico marítimo do pequeno *hinterland* interior e costeiro que incluía também o restante território do seu termo, proporcionando assim um maior potencial de projecção do seu *vorland*³³¹. O foral da Portagem de Lisboa anterior a 1377 revela que a fruta de Sintra era transportada até Cascais e daí embarcada “pera Seujlha e pera outras comarcas”³³². Sintra estaria mesmo habituada a enviar para o Mediterrâneo parte das suas exportações. Sabe-se que entre 1451-1452, Rodrigo Anes, patrão da nave *Vangiela* (de Lisboa), transportou

³²⁸ Maria Teresa Caetano, *Colares*, pp. 33-34.

³²⁹ Idem, *ibidem*, pp. 19-20, notas 33-34.

³³⁰ *Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984, p. 348; Maria Teresa Caetano, *op. cit.*, p. 20, nota 34. É possível que por essa altura o braço de mar apenas só se estendesse até à área do Banzão durante a preia-mar, ou já nem isso, e que o “antigo ancoradouro colarense estivesse já completamente desactivado” (Maria Teresa Caetano, *op. cit.*, pp. 20-21). Efectivamente, por essa altura o rio já estaria bastante limitado pelo assoreamento não permitindo a sua navegabilidade, podendo apenas ter mantido a tradição de um nome e ideia de porto que vinha de um passado recente, porquanto as suas infra-estruturas de aportagem ainda seriam visíveis.

³³¹ Nem mesmo Porto do Touro, local pouco conhecido que se situa mais próximo de Sintra e de Colares do que Cascais, poderia fazer face ao porto cascalense. Ainda que pudesse ter servido para escoar algumas mercadorias das populações serranas, possibilidade que não se comprova documentalmente, pelo menos para as épocas que estamos a focar, as exíguas dimensões e as envolventes geográficas montanhosas acrescidas de um mar bravio não permitiram que se tornasse um porto comercial. Na verdade, ainda está por perceber a história deste pequeno local ladeado do Espigão das Ruivas.

³³² João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 59, doc. 42.

frequentemente de Lisboa até Porto Pisano e vice-versa, panos, couros da Irlanda e de Portugal, grã de Sintra (cujo preço, na altura, oscilou entre os 70 e 73 florins o cento) e de Olivença³³³.



Fig. 16 – Foz do antigo rio de Colares, actualmente relegado à categoria de ribeira (praia das Maças, foto do autor, Dezembro de 2011).

Mais tardiamente, no *Livro das Grandezas de Lisboa*, dado à estampa em 1620, Fr. Nicolau de Oliveira menciona que vinham à cidade de Lisboa “hum anno por outro só da Ribeira de Sintra, e Collares mais de vinte mil cargas de laranjas, limões, cidras, peras, maçãs, e serejas, não falando nas que vão a Cascaes, que são mais de duas mil”³³⁴. Fr. Nicolau de Oliveira acrescenta que Cascais tinha dois barcos de carreira para abastecer Lisboa duas vezes à semana. Esses abastecimentos consistiam em trigo e outras coisas necessárias³³⁵.

Neste panorama, dadas as condicionantes geográficas, a proximidade em relação a Cascais e as suas próprias riquezas produtivas, Sintra e Colares seriam as principais abastecedoras do porto cascalense e, por conseguinte, aquelas com quem Cascais estabelecia as relações económicas mais marcantes deste *hinterland*, desta área de influencia terrestre, fazendo aumentar o seu movimento portuário. Desde a época islâmica que Sintra era famosa pela sua fruta e o vinho de Colares, já na Idade Média

³³³ Virgínia Rau, *Portugal e o Mediterrâneo no século XV. Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1973, pp. 14 e 16, nota 26.

³³⁴ Segundo Fr. Nicolao d’Oliveira em 1517 entraram 11.637 cargas de fruta de Colares e de Sintra em Lisboa, vindas por terra, não esquecendo as que embarcarão em Cascais (Fr. Nicolao d’Oliveira, *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1804, tratado V, cap. I, p. 191). Ainda assim, e sobre o ambiente político que poderá ter levado Fr. Nicolau de Oliveira a exagerar nos números apresentados e outras questões reveladas, vide José d’Encarnação, “Um Elogio Político: Cascais visto por Frei Nicolau de Oliveira”, *Arquivo de Cascais* [...], n.º 6, pp. 85-97.

³³⁵ Fr. Nicolao d’Oliveira, *op. cit.*, tratado IV, cap. V, p. 148.

cristã, um dos mais afamados em toda a Europa³³⁶. Acrescente-se ainda o vinho produzido no termo de Cascais, nomeadamente em Carcavelos, um vinho com bastante tradição e que já teria o seu peso nas exportações daquele porto, centro económico desta área geográfica, ou até mesmo no abastecimento de milhares de litros aos navios que ali chegavam³³⁷.

Como observou Amândio Barros, “Um dos aspectos mais importantes a considerar [no âmbito dos estudos portuários] decorre da relação estabelecida entre um porto, centro económico, e o seu *hinterland*, a região alimentadora do seu tráfico. Se esta conseguir ser capaz de gerar excedentes que possam ser colocados no mercado, a saúde económica do ancoradouro pode estar garantida”³³⁸. De facto, estando na periferia, o porto funciona “como um servidor, um *gateway* por onde são exportadas ou escoadas as produções daquela área”³³⁹. Assim, em paralelo com estas indicações e com os dados acima apresentados, não oferece dúvida que o porto de Cascais funcionava como entreposto marítimo deste *hinterland*, acrescentando a sua importância como nó de comunicações terrestres e marítimas suscitadas pela necessidade de escoamento desses mesmos produtos (fig. 17).

Por outro lado, Cascais também forneceria produtos a toda a sua área envolvente que chegavam àquele porto via *vorland*. Procurando o local mais próximo para se abastecerem, os habitantes e os comerciantes do *hinterland* tinham na vila de Cascais um local fundamental para adquirirem artigos que necessitavam mas também para o estabelecimento de contactos proporcionados por um tráfego marítimo oriundo de todas as partes que ali aportava.

Nestas ligações terrestres entre Colares-Sintra-Cascais existiriam os habituais intermediários que faziam o transporte e entrega de produtos entre aldeias, vilas e cidades a dorso de animais de carga, isto é, os almocreves, «a coluna vertebral das

³³⁶ Orlando Ribeiro, *op. cit.*, pp. 72-73.

³³⁷ Vide *infra*, pp. 106-109.

³³⁸ Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, vol. I, p. 27. Sobre a noção de *hinterland* vide Rodrigo Tavares Paiva, *Zonas de Influência Portuárias (Hinterlands) e um Estudo de Caso em um Terminal de Contentores com a Utilização de Sistemas de Informação Geográfica*. Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Industrial da PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2006, pp. 38-50. Exemplar policopiado, http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/0412254_06_Indice.html [consultado a 20/08/2012]; Cátia Antunes, “Population Growth, Infrastructural Development and Economic Growth: Amsterdam and Lisbon in the 17th Century – A Comparison”, *European Seaport Systems in the Early Modern Age. A Comparative Approach. International Workshop (Porto, FLUP, 21/22 October 2005)*. Coord. de Amélia Polónia e Helena Osswald, Porto, Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, 2007, pp. 121-130.

³³⁹ Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, vol. I, p. 30.

comunicações interiores por terra»³⁴⁰, muitas vezes eles também mercadores. Mas outros tipos de intermediários entravam nas ligações comerciais que envolviam estas terras e que ultrapassavam a barreira da pequena e média distância, algo que ganhava forma através do transporte marítimo. Sendo Cascais e Sintra duas vilas onde vários proprietários – absentistas ou não – tinham terras em ambas as partes e respectivos termos, estas ligações intensificavam-se tendo de existir pessoas que estabeleciam os contactos e faziam as ligações entre as várias terras envolvidas neste comércio marítimo dando sentido à noção de *vorland*. Como notou A. H. de Oliveira Marques, este tipo de comércio estava longe de ser exclusivamente “directo, entre vendedor e comprador, entre região exportadora e região importadora”³⁴¹.

Com base nas investigações de Filipe Themudo Barata ficamos a saber que Bartolomeu Gomes, um proprietário rural com interesses e privilégios em Alhandra, Cascais e na margem sul do Tejo, em 1395, estava associado a mercadores de Lisboa que fretavam navios para envio de peixe destinado a Aragão³⁴². Para além disso, a 21 e 22 de Março de 1410, Johannes de Castellenes, mercador de Valência, nomeava para seus procuradores Gonçalo Afonso, mercador de Lisboa, e Álvaro Gonçalves, escudeiro de D. João I e vizinho de Cascais, respectivamente³⁴³.

Estes dados parecem indiciar a existência de relações comerciais complexas com o Levante ibérico, todavia, são muito incompletos e não deixam perceber a verdadeira dimensão das mesmas fosse ela qual fosse. Não sabemos qual o impacto que estas relações comerciais causariam no porto de partida e no porto de chegada. De qualquer modo, importa referir que, em meados da década de noventa do século passado, conforme revelou Guilherme Cardoso ao *Jornal da Costa do Sol*, foram detectados “restos de cerâmica importada do Levante espanhol – Valência e Múrcia –, de tradição muçulmana, com coloração acastanhada e motivos vegetativos e geométricos a manganés” na área urbana portuária de Cascais. Estes importantes fragmentos são

³⁴⁰ Jorge Borges de Macedo, *Problemas de História da Indústria Portuguesa do século XVIII*, Lisboa, 1963, p. 132, apud Humberto Baquero Moreno, *A Acção dos Almocreves no Desenvolvimento das Comunicações Inter-Regionais Portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, 1979, p. 7. Sobre os almocreves vide idem, *ibidem*, pp. 7-97.

³⁴¹ A. H. de Oliveira Marques, “A circulação e a distribuição dos produtos”, p. 152.

³⁴² Filipe Themudo Barata, *Navegação, comércio e relações políticas: os Portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, [Lisboa], Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, [1998], p. 226. Outras áreas portuárias estavam ligadas ao comércio com o Mediterrâneo. Na última década do século XV, de acordo com Jerónimo Munzer, a sardinha de Setúbal, para além de abastecer todo o Reino, era exportada para Espanha, Roma, Nápoles e Constantinopla (Basílio de Vasconcelos, *Itinerário do Dr. Jerónimo Munzer (excertos)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931, p. 25; Paulo Drumond Braga, *Setúbal Medieval (Séculos XIII a XV)*, p. 158).

³⁴³ Filipe Themudo Barata, “Resumo de Documentos de Arquivos de Espanha e Itália”, pp. 15, http://www.cidehus.uevora.pt/textos/fontesul/fsul_resumos_doc.pdf [consultado a 22/06/2012].

datáveis de finais do século XIII e dos séculos XIV e XV, sendo reflexo, certamente, de contactos estabelecidos por via marítima.

Outros dados importantes que revelam relações comerciais distantes foram revelados pela Arqueologia. Em 1987, por exemplo, através de sondagens arqueológicas realizadas no lado Norte da Praça 5 de Outubro, no subsolo do antigo edifício da Câmara, foi possível detectar várias camadas de areia de praia por cima das quais restavam vestígios de uma habitação. Resultantes das amostras de areia submetidas a análise foram detectados carvões vegetais que datam de finais do século XV, inícios do seguinte. Num dos estratos foi identificada a presença de cravinho, datável dos inícios do século XVI, facto que se reveste “do maior interesse, não só porque confirma a aplicação, naquela época, de especiarias para condimentar a comida, como também porque nos permite integrar a vila de Cascais no circuito comercial de um produto então ainda muito raro”³⁴⁴. Para João Monjardino é possível que estes vestígios de cravinho fossem anteriores ao século XVI, de finais do século XV, visto que a comercialização destas especiarias já se verificava entre nós antes dos Portugueses chegarem à Índia³⁴⁵. Se fosse este o caso, possivelmente o cravinho teria dado entrada naquele porto através das galés de Veneza.

Voltando ao *hinterland* que temos vindo a revelar, é preciso referir ainda que os produtos que vinham da vila de Sintra e arredores para o abastecimento de Ceuta seriam igualmente escoados a partir de Cascais, para além de que, a existência de uma feira franca anual de cinco dias em Sintra, a partir de 1460 (confirmada por D. Manuel em 1497)³⁴⁶, decerto traria pessoas de outros locais do Reino e, possivelmente, até mercadores estrangeiros ao porto de Cascais. Embora as feiras medievais portuguesas nunca tenham sido pontos de encontro internacionais como acontecia na Flandres e França, até porque tinham uma função económica mais virada para o mercado interno, acabavam por atrair mercadores estrangeiros sobretudo castelhanos.

No fundo, face a tudo o que foi exposto sobre a geografia das relações económicas entre Colares-Sintra-Cascais, podemos ver que estamos perante articulações comerciais que dão sentido à noção braudeliana de “economia de mercado”. Esta revela-se numa produção orientada para o mercado, aquela que ultrapassa a barreira dos excedentes fornecidos pelos produtos de auto-consumo e que sustenta as trocas

³⁴⁴ João Monjardino, “Identificada a Presença de Cravinho nos inícios de Quinhentos na vila de Cascais”, *Um Olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III – *Cascais na Época dos Descobrimentos*, pp. 61-63.

³⁴⁵ Idem, *ibidem*, p. 62.

³⁴⁶ Virgínia Rau, *Feiras Medievais Portuguesas*, Lisboa, Editorial Presença, 1982, p. 149.

comerciais quotidianas entre diferentes burgos³⁴⁷. Com efeito, essa economia de mercado ganharia vida não só com os mercadores que regularmente desceriam até Cascais e vice-versa, como também pela feira franca anual de Sintra que, apesar de ser apenas de cinco dias, certamente que animaria o vaivém de navios no porto de Cascais movimentando produtos e agentes económicos de maiores dimensões, de diferentes proveniências e que não estariam ligados ao comércio a retalho.



Fig. 17 – O porto de Cascais na actualidade com a serra de Sintra como pano de fundo³⁴⁸.

Desde finais do século XIV que deveriam existir contactos entre Sintra e Cascais com o Norte da Europa, ou melhor, dos comerciantes e intermediários que faziam chegar os produtos destas vilas até àquela área geográfica, mormente à Inglaterra e à Flandres³⁴⁹.

Por carta de 19 de Fevereiro de 1401 ficamos a saber que Afonso Eanes de Cascais, vizinho de Lisboa, patrono do navio *S. Cristóvão*, fora atacado enquanto se

³⁴⁷ Fernand Braudel, *A Dinâmica do Capitalismo*, pp. 23-29 e passim. Dentro da economia de mercado Fernand Braudel distingue dois registos: o inferior (mercados, lojas e vendedores ambulantes) e o superior (feiras e bolsas).

³⁴⁸ Adaptado de <http://clickandgo.com/getfile/9d6434c9-7950-40b7-ab19-a50b2676a346/cascais-lisbon-holiday-jpg.aspx> [consultado a 10/07/2012].

³⁴⁹ Sobre a Flandres e as relações comerciais vide A. H. de Oliveira Marques, *Notas para a História da Feitoria Portuguesa na Flandres, no século XV*, sep. de *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. 2, Milano, A. Giuffrè, 1962, pp. 440-476; Jacques Paviot, “As relações económicas entre Portugal e a Flandres no séc. XV”, *Oceanos*, n.º 4, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Jul. 1990, pp. 28-34; idem, *Bruges. 1300-1500*, Paris, Éditions Autrement, 2002; João Luís Lisboa, “Feitoria de Bruges”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, pp. 145-146.

dirigia para a Flandres acabando o seu navio por ser levado para Maiorca³⁵⁰. O ataque teria ocorrido anteriormente a 23 de Novembro de 1396. Não sabemos qual a ligação que Afonso Eanes mantinha com Cascais – poderia ser natural daquela vila ou ali haver residido no passado –, mas certamente que os navios cascalenses e de outros portos próximos da capital acompanhariam os de Lisboa nas viagens rumo à Flandres e a outras partes³⁵¹, até porque, à semelhança com os casos do Levante ibérico, certamente que existiriam interesses mútuos de grandes senhores envolvidos neste tipo de negócios com ligações entre a capital, Sintra, a vila de Cascais e seu termo.

Entre 1440 e 1471 a vila de Cascais foi senhoriada por um fidalgo que estava ligado ao comércio marítimo com o Norte da Europa, ou, pelo menos, ao frete de navios que tinham esse destino. Sabe-se que D. Álvaro de Castro era proprietário de duas naus fretadas para o tráfico com o Norte da Europa³⁵². Ambas estiveram em Bruges entre 1441 e 1443, regressando a Portugal carregadas de armamento. Certamente que neste movimento marítimo existiriam ligações à vila portuária da qual o futuro conde de Monsanto era senhor.

Quanto aos produtos exportados para o Norte da Europa, estes seriam sobretudo os vinhos e o azeite. É o que se infere por uma carta de 28 de Maio de 1476, a qual menciona que, vinda da Flandres rumo à Andaluzia, a nau *Santo Espírito*, cujo patrono era Rodrigo de Fogaça, mercador bilbaíno, veio a ter problemas de saúde a bordo e vários estragos no navio acabando por aportar a Cascais de emergência. Todavia, a entrada naquele porto apenas foi permitida após Rodrigo de Fogaça concordar, embora de forma contrariada, transportar de Cascais para a “Flandes mercaderias de vino e azeite e otras cosas semejantes”, o que viria mesmo a acontecer se bem que, uma vez na Flandres, não tenha aceitado carregar produtos para Lisboa³⁵³.

Como se pode ver, ao estudarmos as relações particulares de um porto na sua ampla rede de ligações comerciais com o mundo atlântico, neste caso o porto de Cascais, para além de continuarmos acompanhados da ideia de *vorland* estamos a

³⁵⁰ Filipe Themudo Barata, *op. cit.*, pp. 8-9; idem, *Navegação, comércio [...]*, p. 325 e nota 163.

³⁵¹ Vide infra, p. 110.

³⁵² Anselmo Braamcamp Freire, “Maria Brandoa. A do Crisfal”, *Archivo Historico Portuguez*, vol. VI, Lisboa, Of. Tip. – Calçada do Cabra, 1908, pp. 350-351; A. H. de Oliveira Marques, *Notas para a História da Feitoria Portuguesa na Flandres [...]*, p. 470, nota 127.

³⁵³ Javier Enríquez Fernández, Concepción de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Vizcaya (1475-1477)*, [vol.] 113, Donostia, Eusko Ikaskuntza, D.L., 2002, pp. 100-102, doc. 39.

mergulhar na noção de *Cis-Atlantic History, national or regional history within an Atlantic context*, proposta por David Armitage³⁵⁴.

3.2. O movimento comercial externo

Com a conquista de Lisboa aos Mouros (1147) e a conquista do Algarve passou a ser mais seguro fazer a navegação entre o Sul e o Norte da Europa. Em 1277 os navios genoveses já comerciavam nos portos ingleses, seguindo-se os venezianos, florentinos e catalães. Com este movimento marítimo, portos como Lisboa, Cádiz e Sevilha vão ganhando importância como escalas e locais de negócio, propiciando a fixação de mercadores estrangeiros de várias partes. Em Lisboa fixam-se sobretudo mercadores vindos da Inglaterra, Irlanda, Bretanha, França, Flandres, Génova e Florença. De facto, “como resultado da abertura das grandes rotas do comércio marítimo europeu [...] a costa ocidental da Península Ibérica aparece em pouco tempo situada no centro do principal itinerário marítimo da Europa dessa época”³⁵⁵. Porém, é após a tomada de Ceuta (1415) que “Portugal passa a dispor de uma posição estratégica militar e mercantil fundamental, de um poder acrescido sobre a navegação entre o Mediterrâneo e o mar do Norte”³⁵⁶. Neste sentido, e no que se refere à sua actividade comercial externa, a tendência é para que Portugal se apresente “cada vez mais como uma região bipolarizada: determinada pelas estruturas das trocas comerciais entre o Norte e o Sul da Europa; e inserida num espaço de intercâmbios cujas pautas estão, ao longo do século XV, em grande parte dependentes da estrutura e dos ritmos da economia mediterrânea”³⁵⁷.

³⁵⁴ Cf. David Armitage, “Three Concepts of Atlantic History”, pp. 11-27; idem, “The Varieties of Atlantic History”, pp. 20-22. Na verdade, esta noção é mais abrangente e também se enquadra em vários dos temas abordados nos quatro capítulos da presente dissertação, visto que focamos os diversos efeitos locais proporcionados pelo tráfego oceânico e estes não se verificam somente a nível comercial e económico.

³⁵⁵ Luís Adão da Fonseca, *Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico. Século XIV-século XVI*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 16.

³⁵⁶ Joaquim Romero de Magalhães, “Articulações Inter-Regionais e Economias-Mundo”, in *História da Expansão Portuguesa*. Dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I – *A Formação do Império (1415-1570)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, p. 308.

³⁵⁷ Luís Adão da Fonseca, *op. cit.*, p. 16.

3.2.1. As galés de Veneza

Desde 1277 que Génova enviava armadas regulares à Flandres e à Inglaterra, as quais faziam escala na Andaluzia e em Portugal³⁵⁸, mas só mais tarde é que as galés de Veneza viriam a fazer o percurso rumo à Flandres, o qual ficou conhecido precisamente por carreira da Flandres. Esta foi uma rota marítima que encontrou várias vicissitudes ao longo da sua actividade, chegando mesmo a ser interrompida num período da Guerra dos Cem Anos (1348-57), durante a guerra com Génova (1377-83) e durante a revolta na Flandres (1379-85)³⁵⁹. As galés de Veneza escalavam na Sicília, Nápoles, nas Baleares (Maiorca), Barcelona, Valência, Cádiz, em Argel e Lisboa³⁶⁰. A estas escalas acrescenta-se ainda Lagos e Cascais. No seguimento da viagem escalavam no Norte de Espanha, Inglaterra e na França até finalmente chegarem a Bruges ou a outros portos dessa região.

Contudo, parece não existir um consenso quanto ao início das viagens das galés de Veneza rumo à Flandres e à sua aportagem à costa portuguesa.

Para Elaine Sanceau – autora que não apresenta fontes – pelo ano de 1319 as armadas venezianas já comerciavam com regularidade no porto de Lisboa. Ao fazerem as suas viagens bianuais para a Flandres e países do Norte da Europa, era certo que, quatro vezes por ano, comandadas por um alto dignitário da República, as galés venezianas sulcassem as águas do Tejo³⁶¹. Faziam-no tanto na ida como na volta onde buscavam mantimentos, mercadorias e importavam “os géneros que traziam de outras partes”³⁶².

Opinião diferente tem Jacques Heeres. Para este investigador o movimento comercial da carreira da Flandres feito pelas galés de Veneza surge mais tardiamente, pelo ano de 1346, altura em que começam a enviar os seus navios para Inglaterra e Flandres. Nesse ano as galés da *Sereníssima* não teriam passado por Lisboa. Jacques

³⁵⁸ Jacques Heers, “Relações com Veneza”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. IV, pp. 268-269.

³⁵⁹ Doris Stöckly, *Le Système de l'Incanto des Galées du Marché à Venise (fin XIII^e-milieu XV^e siècle)*, Leiden, New York, Cologne, E. J. Brill, 1995, pp. 153 e 157.

³⁶⁰ Julieta Teixeira Marques de Oliveira, *Veneza e Portugal no Século XVI: subsídios para a sua história*, Lisboa, Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2000, p. 40.

³⁶¹ Elaine Sanceau, *D. João II*. Trad. por António Álvaro Dória, Porto, Civilização, 1952, p. 325.

³⁶² Júlio de Castilho, *A Ribeira de Lisboa. Descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*. 2^a ed., revista e ampliada pelo autor e com anotações de Luiz Pastor de Macedo, Lisboa, Câmara Municipal, 1940, p. 63. Transportavam “para o Norte da Europa mercadorias específicas que resultavam dos contactos regulares com os portos do Levante”: especiarias, açúcar, plantas medicinais, mas também as sedas e as substâncias para tinturaria como, por exemplo, o alúmen. Dos países do Norte da Europa traziam metais preciosos e ferro, estanho, cobre, madeira e panos (Julieta Teixeira Marques de Oliveira, *op. cit.*, p. 40).

Heeres acrescenta que nos anos de 1357 e 1358 os navios também se desinteressaram “das margens do Tejo” e passaram “ao largo”. Somente a partir de 1374 se podiam ver armadas regulares a escalarem em Lisboa, ainda que com algumas interrupções³⁶³.

Porém, Oliveira Marques, apontando o início das viagens das galés da *Sereníssima* para a Flandres em 1314, refere que é desde 1332 que os portos peninsulares começam a interessar a Veneza, sendo Lagos e Lisboa “pontos habituais dessa escala”³⁶⁴.

Mais recentemente, Doris Stöckly mostrou que entre 1310 e 1320 ocorreu uma fase de ensaio que marcou a habituação das galés de Veneza à carreira da Flandres, nomeadamente por navios privados e desarmados. Diz o mesmo historiador que só a partir de 1315 e 1317 é que as fontes indicam as primeiras viagens dos comboios mercantes das galés de Veneza sob patrocínio do Senado. Em 1336 escalaram em Lisboa depois de terem aportado à Sicília e a Cádiz³⁶⁵.

De qualquer forma, é com o advento da segunda dinastia que melhoram as relações entre Portugal e a *Sereníssima*, vindo as galés de Veneza ancorar “repetidas vezes em Cascais”³⁶⁶ “carregadas com os saborosos ou esplêndidos produtos do Oriente”³⁶⁷. Na verdade, é para o reinado de D. João I que surgem as primeiras referências nas fontes portuguesas à passagem daquelas galés pela costa portuguesa³⁶⁸.

Porém, por um documento de 26 de Junho de 1392³⁶⁹ ficamos a saber que as galés de Veneza ao passarem “pela costa do mar dessa cidade [Lisboa]” e ao saberem das exigências fiscais da Alfândega e Portagem de Lisboa, que estavam a cobrar a dízima sobre todas as mercadorias importadas, não se atreviam a rumar à capital³⁷⁰. O documento em questão, embora não especifique o local onde os Venezianos eram informados sobre a situação fiscal lisboeta, refere apenas a “costa do mar dessa cidade”, dá a entender que seria em Cascais³⁷¹, antecâmara de toda a navegação que demandava

³⁶³ Jacques Heers, *op. cit.*, pp. 268-269.

³⁶⁴ A. H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2.ª ed., corrigida e aumentada, Lisboa, Editorial Presença, 1993, p. 140.

³⁶⁵ Doris Stöckly, *op. cit.*, pp. 155-156.

³⁶⁶ Pedro de Azevedo, “Uma esquadra de Carlos V no porto de Cascaes em 1542”, *Revista de História*, n.º 4, Lisboa, Livraria Clássica Editora, Out-Dez. de 1912, p. 247.

³⁶⁷ Jaime Cortesão, *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*. Pref. de Vitorino Magalhães Godinho, 4.ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1984, p. 103.

³⁶⁸ Idem, *Os Descobrimentos Portugueses*, vol. II, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1990, p. 232.

³⁶⁹ É a partir deste ano que a carreira da Flandres volta a funcionar regulamente, excepto em 1405, agravando-se os problemas a partir do primeiro quartel deste século (Doris Stöckly, *op. cit.*, p. 158 e nota 232).

³⁷⁰ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, pp. 197-198, doc. 181.

³⁷¹ O Conde de Tovar, inspirado certamente em dados posteriores que revelam a aportagem das galés de Veneza a Cascais, e seguido por Ferreira de Andrade (*Cascais Vila da Corte. Oito séculos de História*, p.

a urbe. Com efeito, por chegar até si a informação que as galés andavam a evitar rumar a Lisboa, D. João I ordenou que daí em diante não fosse paga a dízima nem outros direitos sobre as mercadorias, exceptuando as que fossem vendidas, e que os mercadores Venezianos pudessem sair do porto da dita cidade com suas mercadorias sem qualquer tipo de embargo. Não há informação de que as galés tenham ficado no porto de Cascais à espera de “contra-ordem”, nem de que ao saberem da mudança de posição do monarca tenham logo rumado a Lisboa, como pretendeu o Conde de Tovar.

Seja como for, há aqui a necessidade de atrair os mercadores de Veneza – a primeira potência naval a afirmar-se no Mediterrâneo durante o século XV³⁷² – aos portos do Reino, como se veria por documentos de anos posteriores.

Em 1406, 1407 e 1408 as galés de Veneza fizeram escala por um dia em Lisboa, bem como em 1420 e 1421³⁷³. Acontece, porém, que em 1418 o infante D. Pedro havia sido nomeado governador da marca de Treviso, capital da província italiana do Véneto, situada na planície veneziana, e que, apesar de ter combatido contra os Turcos, participava “também dos projectos imperiais contra Veneza”³⁷⁴ facto que veio a criar tensões nas relações entre Portugal e a *Sereníssima*³⁷⁵. Estas tensões ainda se mantinham em 1445, ano em que mais uma vez as galés de Veneza fizeram escala em Cascais. A 10 de Abril deste ano o conselho da República de Veneza nomeia Nicolau de Canale para liderar uma embaixada destinada a Portugal. Por carta de 10 de Junho desse ano, Nicolau de Canale recebe instruções de que haveria de ser deixado em Cascais pelo capitão das galés que faziam a carreira da Flandres, Marcos Mauroceno. Daí deveria seguir para Lisboa ao encontro do Infante regente a fim de “aumentar a antiga amizade existente entre a corte portuguesa e a Senhoria de Veneza, na persuasão de que o bom

46), dá por garantido que foi em Cascais que os Venezianos foram informados das cobranças fiscais que estavam a ser praticadas em Lisboa quando nem sequer o documento alude a Cascais (*Portugal e Veneza na Idade Média (até 1495)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1933, p. 29-30; idem, “D. João I e a navegação veneziana”, *Estudos Históricos*, vol. VI, t. II, pp. 101-102). É verdade que o documento se reporta à “villa onde descarregam os outros nauios”, e também existem outros dados que nos revelam a presença das galés de Veneza naquele porto em datas posteriores, mas não é conclusivo para se afirmar com toda a certeza sem, pelo menos, se seguir a ocorrência sob a forma de hipótese explicativa.

³⁷² Sobre as mudanças estruturais de Veneza do século XV para o XVI vide Vitorino Magalhães Godinho, “Veneza – As Dimensões de uma presença frente a um mundo tão mudado. Séculos XV e XVI”, *Ensaaios e Estudos. Uma Maneira de Pensar*, 2.^a ed., vol. I, Lisboa, Sá da Costa, 2009, pp. 353-395.

³⁷³ Doris Stöckly, *op. cit.*, p. 159.

³⁷⁴ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, 3.^a ed., Lisboa, Dom Quixote, 2008, p. 85.

³⁷⁵ *Monumenta Henricina*, vol. IX – (1445-1448), Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1968, pp. 131-134; Filipe Themudo Barata, *op. cit.*, p. 439.

tratamento dispensado pelos portugueses aos mercadores e navios venezianos e vice-versa continuaria a manter-se”³⁷⁶.

Com base num documento intitulado *Ordenança que se soya dar aos [sic] galees de veneza*, sabemos que 4 galés venezianas aportaram a Cascais a 27 de Julho de 1452 onde foram abastecidas³⁷⁷. Ali foi-lhes “dado em seruiço de graça o que se segue”:

Quadro n.º 1

1.º abastecimento em Cascais das galés de Veneza (4 galés)		
Produtos	Quantidade	Quantidade por navio
Pães	2.000	500
Vinho encascado	8 tonéis	2
Vacas	16	4
Carneiros	40	10
Balas de fruta	75 (constituídas por 8 gigas grandes)	2
Biscoito	400 quintais	100

Fonte: João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, pp. 498-499, doc. 395; *Chancelarias Portuguesas*. D. Duarte, vol. II – *Livro da Casa dos Contos*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1999, pp. 162-163, doc. 112.

De acordo com os dados fornecidos por Doris Stöckly as galés de *mercato* estavam a seguir viagem para Norte³⁷⁸, sendo que a ordem régia para que fossem abastecidas revela a vontade da Coroa portuguesa em querer manter as boas relações com Veneza. Ao mesmo tempo ficava patente a importância do porto de Cascais como escala e local de abastecimento. Segundo Pedro de Azevedo este hábito de se enviarem

³⁷⁶ *Ibidem*, pp. 68-70, doc. 44 e nota 1.

³⁷⁷ Curiosamente, Doris Stöckly (*op. cit.*, p. 163) menciona apenas 3 galés disponibilizadas para a carreira da Flandres neste ano, razão pela qual outra galé, de diferente parte, se terá juntado à viagem dos navios da *Sereníssima* ainda no Mediterrâneo, isto se não fizesse mesmo parte da armada veneziana mas enquanto navio de escolta, sem fins comerciais.

³⁷⁸ Segundo Manuel A. P. Lourenço (*op. cit.*, ano 5, 2.ª sér., n.º 75, 9 de Out. de 1954, p. 2) as 4 galés deslocavam-se para o Norte da Europa e podiam ter encontrado dificuldades entre o Algarve e Cascais vindo abastecer à baía. Oliveira Marques apresenta uma versão diferente dizendo que as galés já estavam a fazer a viagem de retorno ao Mediterrâneo. O historiador baseia-se na ideia de que “As frotas italianas da Flandres e de Inglaterra costumavam largar do Mediterrâneo nos começos da Primavera, para atingirem o seu destino, o mais tardar, no princípio do Verão; em meados de Julho, ou em Agosto, estavam já de regresso a Itália” (cfr. *Hansa e Portugal na Idade Média*, p. 60). Contudo, Doris Stöckly (*op. cit.*, pp. 161-162) refere que em 1449, 1450, 1452 e 1453 a saída das galés foi retardada até finais de Junho e Julho, pelo que, saindo de Veneza ainda em finais de Junho ou meados de Julho, a armada veneziana havia chegado a Cascais a 27 de Julho. De qualquer modo, a armada que chegou a Cascais era constituída por 4 galés enquanto que, como já se mencionou, o número de navios enviados nesse ano pela *Sereníssima* para fazer a carreira da Flandres era de 3 galés. É possível, portanto, que no decurso da viagem outra galé mediterrânica se tenha juntado às 3 galés venezianas daí que o documento português mencione 4 galés.

víveres aos navios estrangeiros provinha da necessidade de se apaziguarem os conflitos entre os habitantes da terra e os estrangeiros que ali chegavam. Pedro de Azevedo diz não se saber de nenhum litígio entre as gentes de Cascais e os mercadores venezianos³⁷⁹, mas sabe-se que no ano anterior houve um litígio com os mercadores da *Sereníssima* que “foram obrigados a pagar 350 ducados de indemnização, por um ultraje levado a efeito num convento de Lisboa, durante a estada das embarcações naquele porto”³⁸⁰.

O mesmo documento que menciona o abastecimento de 1452 revela que, dez anos depois, novo abastecimento fora fornecido às galés de Veneza em Cascais³⁸¹, embora não revele o número de navios:

Quadro n.º 2

2.º abastecimento em Cascais das galés de Veneza		
Produtos	Quantidade	Quantidade por navio
Pães	2.500	
Vinho encascado	10 pipas	
Carneiros	50	
Vacas	10	

Fonte: *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. II, pp. 162-163, doc. 112.

Muito embora não seja indicado o número de galés que foram abastecidas em 1462, nem o dia e mês em que ocorreu, os dados relativos aos dois quadros (com dez anos de distância) mostram significativas diferenças nas quantidades dos produtos fornecidos, pelo que se infere que no segundo abastecimento o número de galés seria

³⁷⁹ Pedro de Azevedo, *op. cit.*, p. 247.

³⁸⁰ A. H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Média*, p. 140.

³⁸¹ Erroneamente, e por se encontrar num registo da *Chancelaria de D. Duarte*, Henrique da Gama Barros (*Historia da Administração Publica [...]*, t. X, pp. 203 e 401) atribuiu aos factos as datas de 1414 e 1424, baseando-se na ideia de que a data do documento estivesse expressa na era de César, como refere Torquato de Sousa Soares. Contudo, como observou o Conde de Tovar (*Portugal e Veneza na Idade Média*, pp. 43-44), este documento não é uma carta régia, um diploma de chancelaria, mas sim um conjunto de simples apontamentos “escritos num espaço originariamente ocupado por outro documento que foi raspado à navalha”. Para Silva Marques (*op. cit.*, vol. I, pp. 498-499, doc. 395), conquanto “registado na chancelaria de D. Duarte, este documento pertence ao reinado de D. Afonso V, como se vê da sua data e das de outros que imediatamente o precedem e seguem, e vão de 1443 a 1447 e de 1439 a 1447, respectivamente”. No entanto, Silva Marques não transcreveu a parte do documento que se refere ao segundo abastecimento. Outros autores seguiram a versão que os abastecimentos tiveram lugar em 1452 e 1462 (cf. Pedro de Azevedo, *op. cit.*, p. 247; A. H. de Oliveira Marques, *op. cit.*, pp. 60 e 140).

menor. Normalmente eram três ou quatro galés que seguiam em viagem na carreira da Flandres³⁸².

Se em 1452 tinham sido concedidas 16 vacas e 40 carneiros, dez anos depois o número de vacas descia para 10 e o de carneiros subia para 50. Ou seja, eram fornecidas menos vacas mas, por outro lado, compensava-se no número de carneiros o que dava mais ou menos as mesmas proporções repartidas por navio, caso fossem novamente quatro galés.

Até aqui não temos alterações significativas a assinalar; essas surgem com a ausência do fornecimento de balas (fardos) de fruta e biscoito em relação ao primeiro abastecimento. Logo por aqui infere-se que não seriam novamente quatro galés, muito embora também não saibamos quais eram as reais necessidades de abastecimento, o que variava certamente mediante os produtos que esses navios já traziam a bordo. Porém, compensou-se nas unidades de pão: mais 500 do que em 1452.

Em relação ao vinho encascado parecem ser grandes as diferenças. No primeiro abastecimento foram fornecidos 8 tonéis de vinho enquanto que no segundo 10 pipas. Ora, a capacidade de carga do tonel³⁸³ “orçava pelos 50 almudes”³⁸⁴ enquanto que a pipa variava entre os 20 e os 25 almudes. O almude, enquanto medida de capacidade para líquidos, variava, no século XV, entre os 18 e os 26 litros consoante a região do Reino, sendo que no Alentejo e Estremadura ficava mesmo pelos 18 litros. Seguindo um mero exercício exemplificativo com base nas capacidades de carga aproximadas atrás indicadas e nos dados que dispomos para o primeiro carregamento (18 litros x 50 almudes = 900 litros x 8 tonéis = 7.200), podemos ver que no primeiro caso teriam sido carregados aproximadamente 7.200 litros de vinho, isto tendo como ponto de partida o almude em 18 litros. Sabendo *a priori* que foram distribuídos 2 tonéis de vinho por cada uma das quatro galés, ou seja, 1.800 litros a cada uma, divide-se esse número por um hipotético total da tripulação de cada navio, o qual andaria à volta dos 240 indivíduos, cifra que daria 7,5 litros a cada indivíduo. Para o segundo carregamento, não sabendo o número exacto de navios abastecidos e tomando a possibilidade mais baixa, os 20 almudes por pipa, (18 litros x 20 almudes = 360 litros x 10 pipas = 3.600) teríamos

³⁸² Entre 1411 e 1417 Veneza enviava anualmente, em média, 3 a 4 galés a fazer a carreira da Flandres (Paula Limão, *op. cit.*, vol. I, p. 110).

³⁸³ O tonel era uma vasilha “com as dimensões aproximadas de 1,5 m de altura e 1 m de diâmetro máximo” (Francisco Contente Domingues “Tonel”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. II, p. 1039).

³⁸⁴ A. H. de Oliveira Marques, “Pesos e medidas”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. III, 1971, p. 372.

3.600 litros disponíveis. Caso as pipas fossem de 25 almudes (18 litros x 25 almudes = 450 litros x 10 pipas = 4.500) o resultado seria 4.500 litros.

De facto, existem diferenças acentuadas entre os dois carregamentos que nos levam a pensar que fossem apenas três as galés que em 1462 aportaram a Cascais, isto caso não fossem quatro mas estivessem já a fazer a viagem de retorno a Veneza, daí que não fosse necessário um abastecimento tão reforçado como o de 1452. Por outro lado, colocando ainda a hipótese de serem quatro galés, é possível pensar que estas estivessem a caminho da Flandres mas já com outras reservas de líquidos e produtos a bordo, razão pela qual não era necessário um abastecimento mais considerável podendo este ser apenas um provimento complementar. Não se pode excluir igualmente que os dois abastecimentos tenham ocorrido em 1452, um na ida e outro na volta da Flandres, tendo havido um erro do escrivão aquando da escritura dos dados relativos ao segundo abastecimento, situação que parece ser entendida pelos investigadores que fizeram a leitura e transcrição da *Chancelaria de D. Duarte*³⁸⁵. Neste cenário, é possível que este segundo abastecimento, o do retorno, fosse apenas para as três galés de Veneza presumindo-se que a quarta galé – a qual, como havíamos referido, possivelmente se terá juntado a esta viagem (algures no Mediterrâneo) vinda de outra parte – não terá retornado na mesma altura. Seja como for, os dados disponíveis não permitem interpretações conclusivas.

De qualquer modo, a importância e frequência destas escalas terá sido tal que as disposições do foral da alfândega de Lisboa de 1463 destacam a passagem das galés de Veneza por Cascais, vindo mesmo a estabelecer disposições privativas³⁸⁶. Em alternativa a uma deslocação até à capital, a qual requeria a espera pelas condições necessárias para a demanda da barra, ali mesmo no porto de Cascais as galés venezianas podiam descarregar as suas mercadorias para as caravelas e barcas locais. Estas serviam tanto para o comércio local como depois seriam transportadas para Lisboa³⁸⁷, evitando assim que os comerciantes se deslocassem directamente à capital, o que permitia ganhar tempo na sua jornada rumo ao Norte da Europa.

Como referiu Paula Limão, “A avaliação das distâncias em dias entre os diferentes portos no século XV, dada a dificuldade de se avaliar as distâncias exactas pelas cartas portulano determinava o cálculo da duração das viagens de comércio, dos custos e dos lucros esperados, sendo o aumento da velocidade das viagens causa directa

³⁸⁵ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. II, pp. 162-163, doc. 112.

³⁸⁶ Henrique da Gama Barros, *op. cit.*, t. IV, pp. 212-213; Ruy d’Abreu Torres, “Dízima”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, 1971, p. 841.

³⁸⁷ João da Cruz Viegas, *op. cit.*, p. 68.

do aumento das mais valias e da frequência das viagens”³⁸⁸. Com efeito, “O aumento do número de viagens na vida de uma embarcação e os meses que as embarcações poderiam estar ao serviço contribuíam assim para aumentar os lucros e reduzir substancialmente os custos”³⁸⁹. De facto, a rapidez da deslocação dos navios era essencial a realização de um negócio rentável, havia que ter sempre em atenção “o preço do tempo”³⁹⁰, visto que as idas e vindas dos navios acabavam por influenciar o comportamento dos preços em cada praça³⁹¹.

Mas para além das galés de Veneza e de Florença outros navios vindos do Mediterrâneo ou do Norte da Europa aportavam a Cascais para se abrigarem do tempo, buscar refresco³⁹² ou para procurarem companhia de viagem e, mais seguramente, se deslocarem para determinadas áreas geográficas. Alguns iam mesmo de propósito ao mar interior buscar produtos para o Norte da Europa acabando por solicitar autorização para aportar a Cascais ou ao Restelo já no seu regresso. Foi o que aconteceu a João Peres de Fogaça³⁹³, mestre da nau *Santa Catarina de Bilbao*, do senhorio de Castela. A 30 de Julho de 1469, depois de vir de Nápoles com um carregamento de vinhos e outras mercadorias – a maioria com destino a Londres –, João Peres de Fogaça ancorou no cabo Espichel onde esperava receber ordens de livre trânsito para entrar em Cascais ou no Restelo. Apesar do receio que tinha em que exercessem represálias sobre o seu navio, homens e mercadorias, João Peres de Fogaça esperava “auer companhia” num destes portos para seguir viagem rumo ao Norte da Europa³⁹⁴.

Ora, isto dá a entender que os portos de Cascais e do Restelo poderiam ser locais onde se agrupavam os navios que vinham do Sul com destino ao Norte da Europa, podendo aí esperar pelos navios portugueses ou estrangeiros para mais seguramente rumarem ao seu destino.

³⁸⁸ Paula Limão, *op. cit.*, vol. I, p. 45.

³⁸⁹ Idem, *ibidem*. A duração, resistência e número de viagens que uma galé podia fazer variava. O navio de Polo Italiano, entre 1394 e 1407, conseguiu o autêntico feito de 15 viagens entre o Mediterrâneo e Bruges com escala em Lisboa (idem, *ibidem*, p. 203).

³⁹⁰ A expressão é de Jacques Le Goff, “Na Idade Média. Tempo da Igreja e tempo do mercador”, *Para um Novo Conceito de Idade Média. Tempo, Trabalho e Cultura no Ocidente*, Lisboa, Editorial Estampa, 1980, p. 51.

³⁹¹ Filipe Themudo Barata, *op. cit.*, pp. 30 e 53.

³⁹² A 10 de Abril de 1530, por exemplo, uma nau inglesa que seguia para a Andaluzia escalou em Cascais. Com efeito, alguns dos seus marinheiros e grumetes vieram a terra comprar refresco acabando por vender a várias pessoas um total de 14 mantos e 11 varas de frisa. No ano seguinte, a 17 de Abril, uma urca da Flandres igualmente em viagem para a Andaluzia fez escala em Cascais para tomar refresco (João Cordeiro Pereira, “Importações de ocasião em Cascais nos anos de 1530 e 1531”, pp. 75-76).

³⁹³ Supomos que este João Peres de Fogaça fosse familiar do supracitado Rodrigo de Fagaça ou Fagaza, não só pelo apelido mas também porque ambos eram de Bilbao, podendo estar envolvidos num negócio comercial de âmbito familiar.

³⁹⁴ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 31, fl. 80v-81 (em anexo).

3.2.2. Os navios da Bretanha

Por Cascais também passavam os navios de mercadores e corsários bretões antes de rumarem a Lisboa.

As boas relações com a Bretanha vinham desde o tempo de D. João I e foram continuadas por D. Duarte através da concessão de várias cartas de privilégio aos mercadores bretões³⁹⁵. Estas visavam, sobretudo, que esses mercadores trouxessem os cereais necessários à produção de pão. Se é verdade que na base da alimentação portuguesa estavam os cereais, o clima português, com uma grande variação no mês de Abril, tornava aleatório o rendimento do cereal³⁹⁶. Na verdade, ao longo do século XV foram surgindo várias crises cerealíferas (6 na primeira metade do século e 8 na segunda³⁹⁷) acompanhadas do aparecimento de surtos epidémicos acentuados³⁹⁸, da “expansão demográfica de algumas cidades, nomeadamente a que mais consumia, Lisboa”, e que seriam agravadas pela necessidade de abastecimento das praças marroquinas³⁹⁹.

Entre 1436 e 1441 viveu-se uma dessas crises alimentares no Reino e foram, nomeadamente, os alimentos provenientes da Bretanha que ajudaram a atenuar a fome. Em consequência da Guerra dos Cem Anos, mormente a partir de 1438, diminuiu o intercâmbio comercial entre Portugal e Inglaterra facto que levou os comerciantes portugueses a optarem pelo mercado bretão, que, juntamente com Castela, eram os grandes abastecedores de cereais no Reino⁴⁰⁰. Na regência de D. Pedro seriam tomadas medidas extra para intensificar essas relações até porque seriam essenciais para facilitar o tráfico comercial e a entrada dos comerciantes portugueses na Normandia e na Flandres⁴⁰¹.

³⁹⁵ Sobre os privilégios aos mercadores estrangeiros vide A. H. de Oliveira Marques, “A circulação e a distribuição dos produtos”, pp. 154-157.

³⁹⁶ Orlando Ribeiro, “Aspectos e problemas da expansão portuguesa”, “Panorama da Expansão Portuguesa”, *Aspectos e Problemas da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, Centro de Estudos Políticos e Sociais, 1962, pp. 27 e 99.

³⁹⁷ Cf. A. H. de Oliveira Marques, *Introdução à História da Agricultura em Portugal. A questão cerealífera durante a Idade Média*, 2.^a ed., Lisboa, Edições Cosmos, 1968, pp. 264-281; Humberto Baquero Moreno, “A vagabundagem nos finais da Idade Média Portuguesa”, *Marginalidade e Conflitos Sociais em Portugal nos Séculos XIV e XV. Estudos de História*, Lisboa, Editorial Presença, 1985, p. 40.

³⁹⁸ Cfr. Humberto Baquero Moreno, *op. cit.*, p. 40, nota 51.

³⁹⁹ A. H. de Oliveira Marques, “A circulação e a distribuição dos produtos”, p. 165.

⁴⁰⁰ Vide Joaquim Veríssimo Serrão, *Relações Históricas entre Portugal e a França*, p. 56.

⁴⁰¹ Idem, *ibidem*, p. 57.

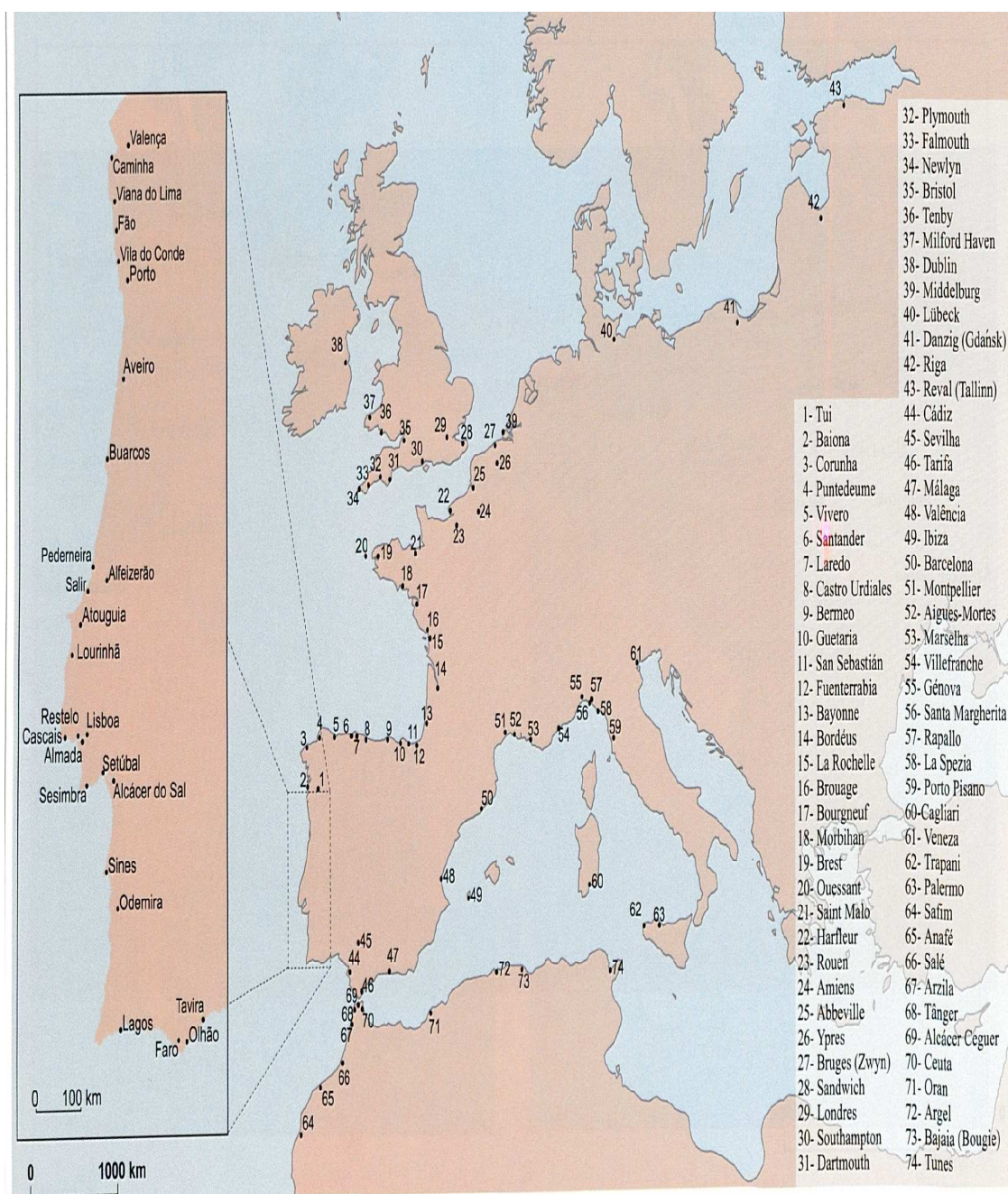


Fig. 18 – Portos principais da navegação portuguesa ou com Portugal (sécs. XIV-XV)⁴⁰².

Em 1438 Lisboa escasseava de pão e mantimentos facto que levou D. Pedro (23 de Setembro) a conceder uma carta de segurança e salvo-conduto de um ano aos mercadores do ducado da Bretanha. Pretendia-se que estes viessem “merchantemente com pam” à cidade sem que fossem presos, tomados por corsários, “nem embargados des a entrada do noso porto fora de cascaes e dentro da dicta çidade nem lhe seja fecto mal nem outro nenhuu outro desaguisado”⁴⁰³.

⁴⁰² Adaptado de A. H. de Oliveira Marques e João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal [...]*, p. 143.

⁴⁰³ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, pp. 127-128, doc. 100.

A 7 de Maio de 1439 é concedida nova carta de segurança aos mercadores e gentes do ducado da Bretanha, cidade de S. Malo e seus termos, para que viessem seguramente a Lisboa até 1 de Janeiro de 1440. Garantia-se que as suas mercadorias não seriam embargadas, que os seus navios não seriam tomados nem haveria o exercício de represálias por parte dos navios portugueses desde a cidade do Porto a Cascais apesar dos “roubos e malefícios feitos por alguns naturais do ducado da Bretanha e da cidade de S. Malo aos súbditos e naturais do Rei de Portugal”⁴⁰⁴. Estes documentos destinavam-se ao almirante, capitão-mor da frota, patrões, corsários e gente do Reino ou quaisquer outros oficiais que tivessem conhecimento ou lhes fossem mostrados os traslados para que fossem cumpridas as ordens régias sem qualquer agravo para o lado bretão.

Datada de 20 de Janeiro de 1440 surge a confirmação dos anteriores privilégios, agora estendidos igualmente a Maloínos, enfatizando-se para que esses mercadores não fossem presos, arrestados, tomados, “nem embargados des a entrada do nosso porto e baia de Cascais a dentro da dita cidade”⁴⁰⁵.

A partir de 1440 multiplicam-se estes salvo-condutos e, em 1445, os navios passam a beneficiar “de salvaguarda desde que pelo menos um terço da carga fosse composta por trigo”⁴⁰⁶. Ainda em 1440, por carta de 12 de Maio, havia sido referido que a fome continuava a assolar a cidade de Lisboa. O povo, alvoraçado por terceiros, culpava o capitão-mor da frota e alcaide-mor da cidade, Álvaro Vaz de Almada, por não deixar rumar a Lisboa a nau do arcebispo que se encontrava em Cascais carregada de trigo com destino à capital. Para sanar os ânimos o Infante regente fez ver aos vereadores, procurador e homens bons de Lisboa que o boato que se espalhava era falso até porque a nau ainda estava na Sicília⁴⁰⁷, um dos grandes produtores de cereais nessa época⁴⁰⁸.

Três dos documentos atrás citados fazem referência a Cascais o que mostra a importância deste porto como local de escala antes da entrada na barra do Tejo, como local de controlo do movimento marítimo, fiscalização e onde se podiam embargar ou

⁴⁰⁴ Idem, *ibidem*, pp. 508-509, doc. 878.

⁴⁰⁵ *Documentos do Arquivo [...]*, [vol.] II, pp. 271-272, doc. 19.

⁴⁰⁶ Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 39.

⁴⁰⁷ Cf. João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 136, doc. 107; *Monumenta Henricina*, vol. VII, pp. 109-111, doc. 77.

⁴⁰⁸ De Florença chegavam a Portugal consideráveis quantidades de trigo proveniente de Pisa e que, na capital portuguesa, faziam concorrência ao trigo importado da Sicília (Carmen Radulet, “Relações de Portugal com Florença”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, p. 429).

tomar os navios estrangeiros que viessem causar danos ao Reino, isto pouco mais de vinte anos antes de ser promulgado o foral da alfândega de Lisboa de 1463.

4. Controlo fiscal e alfandegário

Embora desde o seu início (1370) o senhorio de Cascais fosse “hereditário e de mero e misto império”, não escapava ao rei a jurisdição sobre os mareantes “e a cobrança das sisas, dízimas e demais direitos sobre importações marítimas” era feita a favor da Coroa⁴⁰⁹.

4.1. *Inserção no almoxarifado de Sintra*

Como atrás se referiu, e no que toca às questões fiscais, Cascais estava dependente simultaneamente de Sintra e de Lisboa. Para além ser um dos locais mais apreciados pela corte portuguesa no século XV, Sintra estava inserida na comarca da Estremadura⁴¹⁰, tal como Alenquer e Torres Vedras, tendo direito a sede de almoxarifado. Por sua vez, o almoxarifado sintrense englobava Cascais constituindo aquilo que supostamente seria uma região singular a nível financeiro e fiscal. Desta guisa estabeleceu-se um hábito em que os ofícios ligados aos impostos reais colhidos em Cascais, mormente as sisas, tendiam a ser ocupados por moradores de Sintra⁴¹¹. Contudo, havia igualmente uma dependência fiscal em relação à portagem de Lisboa, pelo menos quando se tratava do peixe que ali fosse pescado pelas gentes que viessem da dita cidade⁴¹².

⁴⁰⁹ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, p. 129.

⁴¹⁰ Em 1437, devido a Gaia e Vila Nova, situadas a sul do Douro e inseridas no termo do Porto, ainda pertencerem à comarca e correição da Estremadura, os homens bons portuenses queixaram-se a D. Duarte fazendo ver ao rei os inconvenientes pelos quais passavam os seus habitantes pelo facto de estarem incluídos nessa comarca, “pois quando o respectivo corregedor se encontrava em lugares muito distanciados, como Sintra ou Cascais, os moradores preferiam «perder seu direito» a arrostar com as despesas e os incómodos de uma tão longa deslocação”. Consequentemente, a 27 de Novembro desse ano, Gaia e Vila Nova viriam a passar para a comarca e correição de Entre Douro e Minho, ficando todo o termo do Porto a pertencer a essa correição (A. de Magalhães Basto, “*Vereações*”. *Anos de 1390-1395. O mais antigo dos Livros de Vereações do Município do Porto existentes no seu Arquivo*. Coment. e notas de [...], Porto, Câmara Municipal, 1937, pp. 336-337; Iria Gonçalves, “Para o estudo da influência do Porto”, *Um olhar sobre a cidade medieval*, p. 149).

⁴¹¹ De acordo com Oliveira Marques (“Sintra e Cascais na Idade Média”, p. 151) havia-se estabelecido uma rotina em que os oficiais de Sintra se deslocavam a Cascais para cobrar os direitos reais, porém, não nos parece que assim fosse, pelo menos no que diz respeito aos escrivães, os quais estariam fixos em Cascais.

⁴¹² Idem, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, p. 133.

4.1.1. Os impostos (dízimas e sisas): problemas e nomeações

Como ficou evidente o pescado era uma das grandes riquezas económicas de Cascais, certamente a maior, daí que a disputa pelos seus rendimentos levasse a conflitos fiscais. Em 1436 os rendeiros de Sintra exigiam o pagamento da dízima⁴¹³ nova do pescado capturado em Cascais por parte dos pescadores de Lisboa, situação que, no entender dos rendeiros da portagem de Lisboa, devia ser paga na capital. Percebem-se as razões para tal contenda, é que a pesca exercida pelos barcos de Lisboa nas águas de Cascais, em meados de Quatrocentos, era vistosa, rendendo anualmente uma média de 20.000 reais brancos, o que correspondia a cerca de 5% do total das receitas do almoxarifado de Sintra⁴¹⁴. O problema encerraria em julgamento, acabando D. Duarte por sentenciar que, daí em diante, a integralidade da dízima fosse paga na portagem de Lisboa e não, em Cascais, aos rendeiros do almoxarifado de Sintra⁴¹⁵.

De facto, o negócio do peixe em Cascais e as respectivas taxas eram bastante consideráveis. Como já tivéramos oportunidade de ver, chegados a 1499 o valor da dízima nova do pescado em Cascais era de 31.909 reais, a quarta maior entre as 10 regiões apresentadas por Amélia Polónia, apenas atrás de Vila do Conde (134.000), Azurara (60.000) e Porto (58.553)⁴¹⁶.

No que diz respeito à nomeação dos oficiais que se encarregavam da escritura das dízimas e das sisas⁴¹⁷ temos alguns dados que importa salientar. Sabe-se que a 29 de

⁴¹³ A dízima era um imposto que “correspondia, geralmente, a 10% do valor do produto, se paga em moeda, ou à décima parte do respectivo peso ou quantidade numérica, se paga em géneros”, embora houvessem excepções. Anterior a fundação da Monarquia a dízima viria já do período romano tendo sido conservada pelos Visigodos e persistido durante a Reconquista. No século XIII português houve o especial cuidado por parte da Coroa em não alienar esse direito e “não o deixar cair em mão de donatários”. Essa necessidade seria reforçada já no século XIV face ao crescente rendimento daquele imposto (Ruy d’Abreu Torres, “Dízima”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, pp. 840-841; João Cordeiro Pereira, *Para a História das Alfândegas em Portugal no início do século XVI (Vila do Conde – organização e movimento)*, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1983, pp. 22 e 25; A. H. de Oliveira Marques, “A circulação e a distribuição dos produtos”, pp. 157-159).

⁴¹⁴ Em 1473 o almoxarifado de Sintra rendia 380.500 reais (A. H. de Oliveira Marques, “Para a História de Cascais na Idade Média – I”, p. 125).

⁴¹⁵ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. II, p. 55, doc. 30.

⁴¹⁶ Amélia Polónia, *op. cit.*, vol. I, p. 278, quadro 17.

⁴¹⁷ As sisas eram um dos impostos gerais provenientes do comércio e foram, durante o século XV, um dos rendimentos mais importantes, sobretudo as que provinham do comércio têxtil (Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 95). Eram controladas directa ou indirectamente pelos Vedores de Fazenda através dos seus oficiais e, não obstante a sua criação provir de um acto concelhio, o tributo deste imposto destinava-se a recolher determinadas somas para servir a Coroa, reparar fortalezas e obras públicas nas respectivas terras. No último quartel do século XV, em Coimbra, os prelados e procuradores das cidades e vilas do Reino acordaram mesmo que a melhor maneira de sustentar a guerra com menor prejuízo para o povo seria o lançamento de sisas gerais (Maria Leonor García da Cruz, *A Governação de D. João III: A Fazenda Real e os seus Vedores*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2001, pp. 61, 127-128).

Fevereiro de 1439 foi confirmada a nomeação de João Portela, morador em Cascais, como “escprium da dizima noua do pescado de Casquaes”, ofício que havia sido concedido a 26 de Dezembro de 1434, ainda no reinado de D. Duarte⁴¹⁸. Mas havia quem acumulasse o ofício de escrivão das sisas e das dízimas como, por exemplo, Henrique do Rego, escudeiro de D. João II que, a 25 de Junho de 1482, recebeu mercê para esse ofício na vila de Cascais tal como havia sido no tempo de D. Afonso V⁴¹⁹.

No que respeita aos ofícios ligados às sisas já se referiu que tendiam a ser ocupados por oficiais régios e moradores da vila de Sintra. Por carta de 16 de Dezembro de 1433, Luís Gonçalves é nomeado para o ofício de escrivão das sisas gerais de Cascais. A confirmação surgiria a 28 de Maio de 1439⁴²⁰. A 18 de Dezembro de 1452, após pedido “por merçee [d]os juizes e vereadores e procurador e homens boons da dicta villa de Cascaes”, Martim Infante, escudeiro régio e almoxarife na vila de Sintra, é nomeado para exercer o ofício de juiz das sisas de Cascais e seu termo porquanto na dita vila ninguém estava a desempenhar esse papel⁴²¹. No dia 22 de Abril de 1496, Estevão Rodrigues, escudeiro, morador em Sintra, é confirmado como escrivão das sisas e dízima nova da vila de Cascais e do reguengo de Oeiras⁴²², ofício que já desempenhava no reinado de D. João II⁴²³. Acontece, porém, que Estevão Rodrigues viria a exercer por pouco tempo as suas funções por ter cometido muitos erros, nomeadamente assentos de menor valor registados no livro, mas também porque havia desviado pescado para si sem o pagar. Assim, por carta de 28 de Julho de 1497, é feita mercê a João Nobre, criado de D. Joana de Castro, senhora de Cascais, do ofício de escrivão das sisas e pescado de Cascais em substituição do dito Estevão Rodrigues.

Tal como na dízima a cobrança da sisa, por vezes, não estava isenta de problemas, os quais também surgiam pela disputa de arrendamentos. Na segunda metade de Agosto de 1383 havia uma demanda entre Jacob Navarro e Jacob Hermoles, judeus sintrenses, motivada pela disputa do arrendamento das sisas gerais e do vinho de Sintra, Cascais e Cheleiros (Mafra)⁴²⁴. Mais de cem anos depois, por carta de 6 de

⁴¹⁸ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 19, fl. 56 (em anexo).

⁴¹⁹ Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. João II*, p. 66.

⁴²⁰ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 18, fl. 109 (em anexo).

⁴²¹ Idem, *ibidem*, liv. 3, fl. 9v (em anexo).

⁴²² Com efeito, Estevão Rodrigues haveria de receber 2.649 reais de mantimento anual: 2.000 com os ofícios de Cascais e 649 com os ofícios de Oeiras (ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 34, fl. 53v).

⁴²³ ANTT, *Chancelaria de D. João II*, liv. 15, fl. 21.

⁴²⁴ Por essa altura o arrendamento estava feito a Jacob Navarro, pelo valor de 4.000 libras anuais e durante um período de três anos, mas como já havia passado o tempo de arrendamento, Jacob Hermoles pretendia, perante abertura de novo arrendamento, superar o valor que pagava Jacob Navarro. Apesar de Jacob Hermoles ter ganho a corrida inicial, Jacob Navarro interpelou perante o rei vindo a ser-lhe restituído o arrendamento das sisas mediante um acréscimo de 1.200 libras anuais ao que anteriormente já

Fevereiro de 1498, ficamos a saber que Brás Eanes, morador em Oeiras, recebeu perdão real mediante o pagamento de 300 reais para a Arca da Piedade a D. Francisco, bispo de Fez, por há cerca de um ano ter agredido um mancebo criado de Francisco Rodrigues, pensando que este seguia com gado não desembargado da sisa e portagem do termo de Cascais para Lisboa⁴²⁵.

A ligação fiscal ao almoxarifado de Sintra mantinha-se ainda através do pagamento do ordenado aos bombardeiros da torre de Cascais, conforme se comprova por dois documentos. Por carta de 27 de Setembro 1500, João Franco, bombardeiro da torre de Cascais, vê aumentado o seu mantimento anual para 15.000 reais e um moio e meio trigo enquanto vivesse e servisse como bombardeiro na torre da vila, “asy como ho ham os outros nossos bombardeiros e o avia mestre Paullo que na dita villa vijuya e se ora foy della”⁴²⁶. Com efeito, João Franco haveria de receber 1.250 reais por mês no Armazém da Guiné cessando o pagamento dos 1.170 reais de soldo que por essa altura recebia. Quanto ao moio e meio de trigo receberia em cada ano com base na fazenda régia. No entanto, por carta de 4 de Janeiro de 1501 o pagamento a João Franco passou a ser feito no almoxarifado de Sintra com base nas sisas de Cascais⁴²⁷. Em 1525 ainda se mantinha esta ligação. Um documento de 23 de Janeiro deste ano revela que Simão de Paris, mestre bombardeiro da torre de Cascais, havia recebido 15.000 reais de ordenado de André Gonçalves, almoxarife de Sintra, referente ao ano transacto⁴²⁸.

4.2. Controlo alfandegário

4.2.1. Regulamentação do movimento comercial marítimo

Segundo o foral da portagem de Lisboa anterior a 5 de Outubro de 1377, o qual surgiu para “corregger” certo aspectos fiscais e fazer face aos “grandes agrauamentos” que faziam os oficiais e rendeiros dela, “Dos Naujos de fora parte” que vendiam suas

pagava, sendo que este acréscimo seria pago em três fases, ou seja, 400 libras em cada um dos três anos do novo contrato (Maria José Pimenta Ferro, *Os Judeus em Portugal no Século XIV*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1970, p. 312-315, doc. 73).

⁴²⁵ ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 28, fl. 72.

⁴²⁶ Idem, *ibidem*, liv. 13, fl. 49v (em anexo).

⁴²⁷ Idem, *ibidem*, liv. 19, fl. 40v (em anexo).

⁴²⁸ Idem, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 123, n.º 92 (em anexo). Segundo José Mattoso os almoxarifes já existiam enquanto oficiais régios desde o século XIII, embora com atribuições reduzidas e que, ainda hoje, são mal conhecidas (José Mattoso, *Identificação de um País: ensaio sobre as origens de Portugal: 1096-1325*, 2.ª ed., vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1986, p. 77). Para além dos almoxarifes era costume que outros funcionários como o mordomo e o mamposteiro arrecadassem as receitas régias, servindo como elo de ligação entre os concelhos e o rei (António Borges Coelho, “Concelhos Medievais Portugueses”, *Rumos e Escrita da História. Estudos em homenagem a A. A. Marques de Almeida*, Lisboa, Edições Colibri, 2006, p. 50).

coisas no porto de Cascais vinha logo o escrivão régio do dito local “dar reccado na alfandega [de Lisboa]”. Este é o documento já anteriormente referido que faz menção à exportação da fruta de Sintra através de Cascais, sendo embarcada “pera Seujlha e pera outras comarcas”, fazendo-se ali mesmo a cobrança da dízima aos exportadores ou “auuença de cada carrega”⁴²⁹. Nada mais revela este documento quanto ao modo de se proceder ao controlo fiscal do tráfego marítimo, nem mesmo as ocorrências que se levariam a cabo com a chegada dos navios ao porto de Cascais. Todavia, durante o terceiro quartel do século XV os procedimentos já são bastante esclarecedores.

Pese embora todo o movimento comercial que passava pelo porto de Cascais rumo a Lisboa, a verdade é que este local não estava dotado de uma estrutura alfandegária autónoma para efeito de controlo fiscal. Eram os escrivães e homens da alfândega de Lisboa que se deslocavam a Cascais especificamente encarregados de reivindicar os direitos aduaneiros. Conforme dispõe o foral da alfândega de Lisboa de 20 de Junho de 1463⁴³⁰ (também chamado de alvará ou regimento), assim que o almoxarife e escrivães da alfândega de Lisboa tivessem conhecimento da chegada de navios mercantes a Cascais enviariam àquele porto um dos escrivães da ribeira⁴³¹ acompanhado dos homens da alfândega⁴³². Estes tinham como tarefa interrogar os mestres ou senhorios dos navios ali chegados com a finalidade de saberem de onde vinham e qual o seu destino. Se os navios tivessem como objectivo Lisboa e estivesse bom tempo para a demanda da barra, seria solicitado que fizessem vela logo na primeira maré a fim de se escusarem a uma coima de 3.000 reais. Duas das partes da coima pendiam a favor do fisco e a outra para o acusador. Contudo, isto acontecia somente aos “navios de nossos naturaes, e não dos inglezes nem de outra gente estrangeira”⁴³³. Caso não houvesse tempo para a saída dos navios os funcionários da alfândega mantinham-se a bordo – podendo mesmo ter de pernoitar – até estarem reunidas as condições de

⁴²⁹ Pub. por João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, pp. 51-60, doc. 42; Henrique da Gama Barros, *op. cit.*, t. IV, p. 470.

⁴³⁰ Pub. por F. Salles Lencastre, *Estudo sobre as Portagens e as Alfandegas em Portugal (seculos XII a XVI)*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 90-122. Tipifica situações anteriores a este ano e vai vigorar oficialmente até 15 de Outubro de 1587, altura em que Filipe I promulga novo foral e regimento (João Cordeiro Pereira, “Portos do Mar (de Caminha ao Guadiana)”, p. 64).

⁴³¹ “Chamava-se ribeira à extensão, primitivamente de praia, que ia da actual praça do Município até ao sítio onde agora está a Igreja da Conceição Velha” (Iria Gonçalves, “Aspectos económico-sociais da Lisboa do século XV estudados a partir da propriedade régia”, *Um olhar sobre a cidade medieval*, p. 14, nota 22).

⁴³² Por vezes é referido apenas um, outras vezes dois ou apenas a expressão “os homens da alfândega”. Estes homens da alfândega eram oficiais inferiores das casas aduaneiras que dependiam directamente do almoxarife e do escrivão. Exerciam tarefas de vigilância, busca aos navios e de assistência no despacho das mercadorias, tarefas estas idênticas às do requeredor (João Cordeiro Pereira, *Para a História das Alfandegas em Portugal no início do século XVI [...]*, pp. 59-61).

⁴³³ F. Salles Lencastre, *op. cit.*, pp. 91-92.

viagem, vigiando para que não fosse retirada nenhuma mercadoria. O não cumprimento destas normas resultava noutra coima de 3.000 reais imposta aos proprietários dos navios⁴³⁴.

Apesar de, e à semelhança com os navios nacionais, os navios ingleses e de outra gente estrangeira chegados a Cascais também estarem sujeitos a visitas a bordo por parte dos oficiais da alfândega de Lisboa, tal como acontecia no Restelo, não era permitido que os mesmos oficiais pernoitassem nos seus navios uma vez que estavam em “porto franco”⁴³⁵. Este costume, tal como o facto dos navios estrangeiros não estarem sujeitos a uma pena pecuniária caso decidissem não rumar a Lisboa logo na primeira maré, indiciam procedimentos antigos que visavam trazer os produtos europeus à costa portuguesa. Para João Cordeiro Pereira a existência deste tipo de portos – francos – “na finisterra da Estremadura terá certamente que ligar-se com as soluções idênticas adoptadas para Caminha e Viana na última década de Trezentos”⁴³⁶.

Mais adiante é referido que se alguns navios aportassem a Cascais a fim de descarregar mercadorias mas tivessem como destino outras partes, como acontecia com carracas e outros navios estrangeiros, ordenava-se que, caso pudessem esperar, não descarregassem mercadoria alguma até o almoxarife e os escrivães da alfândega dessem ordem. Estes enviariam até ao porto de Cascais os habituais escrivães da ribeira acompanhados pelos homens da alfândega que, juntamente com os donos das mercadorias, retornariam a Lisboa já com as mercadorias para que as mesmas fossem taxadas na alfândega. Porém, se os navios tivessem bom tempo para seguir viagem rumo a outras partes ou por outras razões não pudessem aguardar, poderiam descarregar as suas mercadorias para uma caravela ou barca de Cascais para que fossem transportadas à alfândega ou as pusessem em terra. Estas seriam “entregues a um homem bem abonado da dita villa de Cascaes, presente a um juiz e um tabellião d’ahi que as escreva, para que se não possam sonegar, até vir recado do dito almoxarife e escrivães d’aquello a que os hão de entregar; os quaes, almoxarife e escrivães, darão cargo a um homem ou dous na ditta villa de Cascaes que tenham cuidado de os avisar, quando esto acontecer; e que requeiram ao dito juiz e tabellião, que com boa diligência

⁴³⁴ Idem, *ibidem*, pp. 91-92; João da Cruz Viegas, *op. cit.*, pp. 66-67.

⁴³⁵ F. Salles Lencastre, *op. cit.*, p. 92. Porém, pelo que se depreende do foral, havia uma forte necessidade de se vigiarem estes navios para que nenhuma mercadoria fosse retirada.

⁴³⁶ João Cordeiro Pereira, “Portos do Mar (de Caminha ao Guadiana)”, p. 64.

obrem o que é dito, sob pena de pagarem cada um d'ellos 1\$000 réis [sic]⁴³⁷ para nós, se o assim não cumprirem”⁴³⁸.

É de realçar que em relação aos navios estrangeiros apenas se pagariam à Coroa os direitos das mercadorias que fossem vendidas⁴³⁹, podendo os mercadores voltar a carregar “francamente” o que não fosse vendido:

Outrossim o dito almoxarife e escrivães enviarão dizer aos mercadores dos ditos navios, da nossa parte: que, se quizerem, poderão descarregar aquellas mercadorias que lhes aprouver e as levarão ou enviarão á dita alfândega; e que não pagarão dizima nem siza senão d'aquellas que venderem; e as que vender não podérem, tornarão francamente para seus navios, sem nos pagarem d'ellas dizima nem outro nenhum direito”⁴⁴⁰.

Curiosamente, de todo o tráfego marítimo que aportava a Cascais e tinha como destino Lisboa, a especial preocupação que este foral revela é dada à chegada e presença das galés de Veneza, as quais tinham direito a disposições privativas, ainda que o mesmo foque as galés de Florença. Quando os oficiais da alfândega tivessem notícia da chegada das galés de Veneza a Cascais enviariam, como de costume, os escrivães da ribeira e alguns homens da sua casa. Em cada galé estaria um escrivão e dois homens da alfândega e, caso algumas pessoas fossem às galés comprar mercadorias, cabia ao escrivão tomar nota sobre tudo o que se comprava. Seria igualmente indicado aos compradores que levassem as mercadorias à alfândega para ser cobrada a dizima. Caso as pessoas que às ditas galés fossem comprar não fossem “conhecidas ou abonadas, para que se bem possa haver a dizima do que comprando tiverem, e todo outro direito que houverem de pagar”, entregariam por escrito aos escrivães e homens da casa os números transaccionados para que estes os trouxessem à alfândega para se cobrar a dízima. Por outro lado, se os compradores fossem pessoas poderosas e mesmo assim não quisessem levar as compras à alfândega, os escrivães e homens da casa encarregar-se-iam dessa

⁴³⁷ Reais.

⁴³⁸ F. Salles Lencastre, *op. cit.*, pp. 92-93.

⁴³⁹ Normalmente as mercadorias europeias estavam sujeitas a uma taxa comum de 20 %, soma da dízima e da sisa, embora houvesse abatimento em certas mercadorias ao pagamento de direitos nas alfândegas da fronteira ou marítimas, ou nos almoxarifados (Carlos Frederico Montenegro de Sousa Miguel, *op. cit.*, p. 95). Contudo, quando havia escassez de cereais, a câmara de Lisboa obtinha do poder central autorização para que estes fossem isentos de taxas quando entravam por via marítima. Foi o que aconteceu em 1438 quando se deu autorização aos navios bretões para trazerem os seus cereais e outras mercadorias, apesar de nesta época terem sido tomados navios do Reino na Bretanha (F. Salles Lencastre, *op. cit.*, pp. 39-40).

⁴⁴⁰ Idem, *ibidem*, pp. 93-94.

tarefa. Caso os homens poderosos obstassem a essa disposição e não cumprissem o mandato perderiam as mercadorias para a Coroa⁴⁴¹.

O cerco à presença das galés naquela baía apertava-se ainda mais, dispondo o foral que os capitães e patrões desses navios deviam ser devidamente informados para “que, ainda que alguns lhes comprem mercadorias com condição que lh’as entreguem na cidade, que o não façam, por ser cousa que faz prejuízo aos nossos direitos; e porque, fazendo-o, seria azo para lhes não guardarem seus privilégios; e que lhes digam: que quasquer cousas que venderem (*o declarem para se escrever*) sobre aquelles que as comprarem nas ditas galés, para pagarem dizima d’ellas”. Na continuação deste trecho menciona-se que, enquanto os homens da alfândega estivessem nas galés, receberiam 10 reais “cada um; contando o mantimento ordenado, que hão por respeito do que lhes monta cada dia”⁴⁴².

Como fica patente pelo estudo do foral da alfândega de Lisboa de 1463, e veremos ainda melhor já de seguida quando abordarmos as questões concretas ligadas contrabando, as disposições deste documento surgem para fazer face a uma série de actividades ilícitas que ganhavam forma entre o porto de Cascais e outros locais da costa até à ribeira de Lisboa, com extensão à margem Sul do Tejo, pondo em causa o normal funcionamento e a cobrança dos impostos régios estabelecidos, afectando assim os rendimentos da alfândega de Lisboa⁴⁴³. Este é um foral com disposições rígidas e que, certamente pela experiência positiva do funcionamento desse sistema alfandegário marítimo vigente entre Lisboa e Cascais, viria a ser aplicado a outros portos reinóis: Porto e Vila do Conde⁴⁴⁴.

Outrossim, o conteúdo deste foral é muito importante para se perceber o papel do porto de Cascais enquanto escala e local de apoio a toda a navegação dirigida a Lisboa, bem como para captar a sua movimentação comercial e toda uma série de contactos que se podiam estabelecer. Como observou João Cordeiro Pereira, ali mesmo se regulamentavam as vendas dentro dos navios oriundos do Mediterrâneo ou do Norte

⁴⁴¹ Idem, *ibidem*, pp. 94-95.

⁴⁴² Idem, *ibidem*, pp. 94-95.

⁴⁴³ Logo no início o documento referia “que em muitas cousas não era para ellas dada provisão; e que, em outras, não se fazia tanta declaração como o negocio requeria”. Mais adiante reforçava-se que as disposições do documento eram para fazer eco na cidade e “ao longo da costa, nas freguezias de uma e da outra parte, para não allegarem ignorancia” (idem, *ibidem*, pp. 90-96).

⁴⁴⁴ Em 1474 havia de ser enviado para regimento da alfândega do Porto. Em 1499 era a vez da alfândega de Vila do Conde, passando a dita “a ser regida por um foral cuja eficiência havia sido provada nos dois portos de mar mais importantes da Metrópole” (João Cordeiro Pereira, *Para a História das Alfândegas em Portugal no início do século XVI* [...], p. 42).

da Europa, tal como a descarga e o encaminhamento de mercadorias para Lisboa destinadas a mercados nacionais.

Todo este tráfego marítimo tendeu a aumentar nos tempos seguintes à promulgação do foral da alfândega de Lisboa de 20 de Junho de 1463. É que, curiosamente, a 4 de Julho deste ano, D. Afonso V ordenou a transferência da Feitoria do tráfico de Arguim situada em Lagos para Lisboa⁴⁴⁵, local onde desde 1461 passa a existir “a Vedoria da Fazenda de Guiné e cousas que pertencem às ditas partes”⁴⁴⁶. A partir desta altura o movimento marítimo na torna-viagem passa a ter como alvo exclusivo o porto de Lisboa, que se torna “o centro nevrálgico do empreendimento expansionista”⁴⁴⁷, em vez de Lagos, tendo Cascais, consequentemente, uma maior afluência de navios.

Contudo, somando os dados disponíveis, quer relativamente ao movimento comercial interno e externo, pensamos que estes não revelam a verdadeira dinâmica deste porto durante a centúria Quatrocentista. Não temos documentação que nos indique o número de navios ali aportados diariamente, mensalmente ou anualmente, as mercadorias que traziam, o que venderam, o que compraram e outras variadas informações que nos seriam bastante úteis. Recorde-se que a documentação de Cascais ardeu em finais do século XVI, não restando um único documento relativo ao século XV cascalense no AHMC. Ademais, recorde-se da destruição de documentação da Santa Casa da Misericórdia de Cascais infligida pelo terramoto de 1755, acontecimento que, em Lisboa, consequência dos vários incêndios, também destruiu a documentação da alfândega desta cidade⁴⁴⁸.

4.2.2. O contrabando

Com esta liberdade de circulação que se podia exercer em Cascais, uma vez que não existia uma estrutura alfandegária fixa naquele porto, este seria um local perfeito para desvio e venda de mercadorias sem serem taxadas. Com efeito, é o mesmo foral da alfândega de Lisboa de 1463 que nos revela a cumplicidade de Cascais como local onde

⁴⁴⁵ *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, pp. 133-134.

⁴⁴⁶ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2.^a ed., correcta e ampliada, vol. III, Lisboa, Editorial Presença, 1982, p. 191.

⁴⁴⁷ Pedro de Aboim Inglez Cid, *A Torre de S. Sebastião de Caparica e a Arquitectura Militar do Tempo de D. João II*, Lisboa, Edições Colibri, 2007, p. 146.

⁴⁴⁸ Como observou João Cordeiro Pereira (*op. cit.*, p. 34, nota 36), o tremor de terra “e o incêndio subsequente destruíram, em Lisboa, a Casa dos Contos e a Alfândega, explicando-se, por essa razão, a pobreza das fontes documentais portuguesas para a história do comércio marítimo”.

começava o desvio e contrabando de mercadorias que supostamente teriam como destino o porto de Lisboa:

“Se for achado que no dito porto se tira dos ditos navios mercadoria alguma, e se mette em alguma casa, mandâmos que se perca para nos a dita mercadoria; e, se for de algum navio que vá para a dita cidade, mandâmos que, posto que a dita mercadoria se não metta em casa, e ainda que a achem em terra em direito caminho para a cidade, que seja perdida para nós; cá, pois o navio vae para dentro, nenhum tirará d’ello mercadoria senão para sonegar os nosso direitos”⁴⁴⁹.

Outro trecho é mais elucidativo e pormenorizado quanto ao processo de contrabando e às respectivas penalidades para os infractores:

“A nós é notificado, que, quando alguns navios vem para essa cidade, que, como entram de Cascaes para dentro, aquellos que em ellos vem, mettem em bateis algumas mercadorias, e as levam a algumas quintas e casaes, que estão pela costa, assim da parte de Caparica, como de outras, e as sonegam aos direitos; e porque esto se faz por consentimento dos mestres, mandâmos que, alem d’essas ditas mercadorias perderem por descaminhadas para nós, que o mestre de qualquer navio, de que se a dita mercadoria tirar, e lhe provado fôr, pague por ello de pena 6. 000 réis [*sic*]⁴⁵⁰, da cadeia; e não seja solto sem nosso mandado; e as duas partes da dita pena sejam para nós, e uma parte para quem os acusar. E também mandâmos que aquello que viver na quinta ou casal, em que tal descaminhado se metter, pagará de pena 2. 000 réis [*sic*]⁴⁵¹, da cadeia, pela dita guisa, sendo consentidor d’ello. E mais queremos, que a barca ou chinha, que taes mercadorias levar, se perca para nós”⁴⁵².

Não sabemos qual a frequência deste contrabando efectuado a partir do porto de Cascais, mas a não existência de uma estrutura alfandegária fixa no dito porto capaz de gerir as movimentações comerciais e a própria forma como eram chamados os oficiais de Lisboa – os quais estando longe perdiam muito tempo a chegar e certamente muito do movimento comercial que por ali se fazia –, bem como a vigilância que o regimento requeria e as duras penalidades que estipulava para os infractores, levam-nos a crer que o problema era corriqueiro. Tendo em conta que desde a chegada dos navios comerciais

⁴⁴⁹ F. Salles Lencastre, *op. cit.* p. 92.

⁴⁵⁰ Reais.

⁴⁵¹ Reais.

⁴⁵² F. Salles Lencastre, *op. cit.*, pp. 95-96; João da Cruz Viegas, *op. cit.*, p. 70.

até à vinda dos oficiais poderiam passar um, dois ou até mais dias – caso as condições de navegação ligadas à espera da maré para entrar e sair do Tejo ou os ventos não ajudassem, caso Lisboa estivesse a contas com um surto de peste ou pairassem corsários nas redondezas –, o porto de Cascais era um local perfeito para o contrabando, passando o exclusivo do controlo a ser exercido pelas autoridades cascalenses que facilmente podiam omitir e desviar dados quanto à chegada das embarcações ao porto local e suas mercadorias.

De facto, a costa de Cascais, face às suas condições geomorfológicas com uma larga extensão areal, facilitava o desembarque oferecendo condições excepcionais ao contrabando. Os areais do Estoril seriam o melhor local para se efectuarem as descargas de mercadorias furtadas ao fisco, sendo que a cumplicidade das gentes locais seria importante neste processo. Como refere Manuel A. P. Lourenço, a presença e a prolongada permanência dos navios em Cascais também poderia estar ligada ao interesse de mestres e tripulações, sendo que a desculpa de vento contrário escondia o propósito de contrabando, de ataque a terra ou corso.

Por tudo isto é que, anos mais tarde, para se evitar qualquer prejuízo para a fazenda real, passam a existir oficiais da alfândega de Lisboa fixos em Cascais chegando mesmo a aludir-se à alfândega de Cascais.

De acordo com os documentos estudados por João Cordeiro Pereira, a 12 de Maio de 1522 Vasco Fernandes foi nomeado feitor da alfândega de Lisboa em Cascais com o intuito de fiscalizar as mercadorias descarregadas nesse porto⁴⁵³, sendo auxiliado por um escrivão⁴⁵⁴, Pero de Guimarães⁴⁵⁵. Ambos eram “responsáveis pela fiscalização, registo e colecta dos impostos devidos por compras de ocasião ocorridas na baía”⁴⁵⁶.

Porém, João Cordeiro Pereira não teve conhecimento de um mandado de 22 de Agosto de 1520 de Gonçalo Coelho, contador-mor e fidalgo da Casa Real, que alude a um Diogo Fernandes, na altura tabelião das notas na cidade de Lisboa, mas que, em

⁴⁵³ «feitor das cousas que vem ter a vjla de quasquaes que pertencem a allfandegaa desta cjdade de lyxboa». O seu mantimento anual era de 8.000 reais (João Cordeiro Pereira, “Importações de ocasião em Cascais nos anos de 1530 e 1531”, *Portugal na Era de Quinhentos*, p. 213).

⁴⁵⁴ O escrivão registava as mercadorias dizimadas e as importâncias pagas. Assistia à descarga dos navios “cabendo-lhe passar os certificados que os respectivos mestres assinavam, após a primeira busca”. Estava proibido de proceder à escrituração da dízima em folhas avulsas, somente em livros que deveria intitular e proceder ao numerando das folhas. Obrigatoriamente tinha de mencionar o dia de chegada do navio, indicando o porto de onde vinha, para que daí a um ano se cobrasse a sisa sobre as mercadorias importadas, tal como no livro da receita devia registar o local onde moravam as pessoas que na alfândega dizimavam as mercadorias a fim de facilmente serem identificadas e não serem confundidas com outros despachantes (idem, *Para a História das Alfandegas em Portugal [...]*, pp. 55-56).

⁴⁵⁵ O qual, de acordo com um mandado de 1520, já desempenhava ali funções de tabelião nesse ano. Vide a nota seguinte.

⁴⁵⁶ Idem, “Importações de ocasião em Cascais nos anos de 1530 e 1531”, p. 213.

Outubro de 1519, era “tabeliam das notas em Cascaes e feitor d’Alfamdega de Cascaes”⁴⁵⁷. O documento ordena que o almoxarife da alfândega de Cascais pague 2.500 reais de ordenado ao dito Diogo Fernandes relativos a um período de dois meses e meio: entre 15 de Outubro e o derradeiro dia de Dezembro de 1519. Ora, essa alusão explícita à “alfandega de cascaes” pressupõe a existência de uma estrutura alfandegária autónoma. Ainda que o documento não seja devidamente esclarecedor quanto ao seu funcionamento, fica a possibilidade de Cascais ter chegado a funcionar como alfândega, ainda que temporariamente, pelo menos durante o período referido de 1519. De qualquer forma, esta é uma questão que merece reservas e que terá de ser melhor explorada.

De Outubro de 1541 data uma provisão que alude à não existência de alfândega em Cascais⁴⁵⁸. Nesta provisão, aliás, D. João III informa o barão de Alvito, vedor da Fazenda, que várias caravelas e navios chegados a Cascais vindos do Algarve e de outras partes com frutas, trigo e outras mercadorias ali viam dizimados os produtos vendidos, por vezes com consentimento dos oficiais da alfândega de Lisboa. Daí em diante, e para que os direitos régios não pudessem vir a ser sonegados, o rei ordena que não se dizimem as mercadorias em Cascais e que os oficiais da dita alfândega não dessem ordens para isso.

⁴⁵⁷ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 91, n.º 63. Posteriormente seria também tabelião das notas em Lisboa.

⁴⁵⁸ AGS, *Secretarias Provinciales*, libro n.º 1577, fl. 20-21.

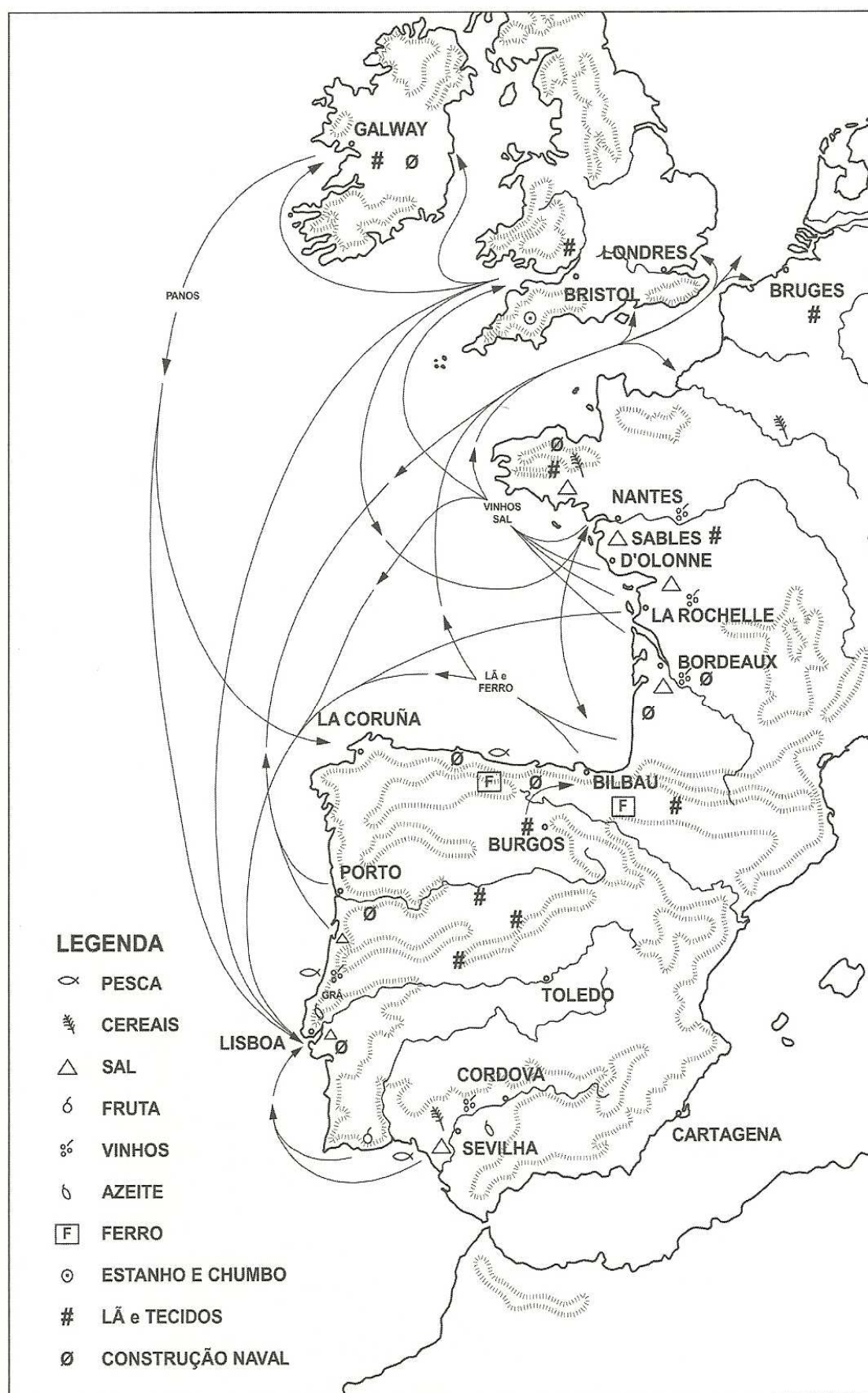


Fig. 19 – O complexo da Europa atlântica no século XV⁴⁵⁹.

⁴⁵⁹ Adaptado de Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, [p. 401].

CAPÍTULO III – O APOIO ÀS EXPEDIÇÕES MILITARES A MARROCOS

No primeiro quartel do século XV Portugal ultrapassava meio século de guerras intermitentes com Castela – a maior parte em território nacional e algumas delas duríssimas – que puseram em risco a independência do Reino, levando a um esforço militar desmedido⁴⁶⁰ e que seria largamente ampliado com a tomada de Ceuta (1415) e sua manutenção⁴⁶¹. Ceuta era uma cidade rica quer pelo artesanato e prosperidade dos seus mares, quer pela atracção que exercia sobre o ouro que vinha do Sudão através das caravanas transaarianas. Para além disso, geograficamente situada no Estreito de Gibraltar, Ceuta estava “na rota marítima que ligava Portugal ao Mediterrâneo” e que assumia “importância crescente no início do século XV” com o “grande incremento da navegação entre os portos do grande mar interior, do ocidente europeu e do mar do Norte”⁴⁶², acabando a costa portuguesa por exercer tamanha influência enquanto escala⁴⁶³.

Com o desenrolar das expedições a Marrocos aumentou consideravelmente o movimento nos portos do Reino onde se aprestavam os navios e mantimentos. Para Ceuta, Tânger, Alcácer Ceguer, Arzila e outras praças de guerra africanas partiram numerosas expedições que movimentaram diversos tipos de materiais e milhares de homens de diferentes condições sociais e realidades geográficas, sendo Cascais uma das terras portuárias contribuidoras para a empresa expansionista.

A ligação entre o senhorio de Cascais e as campanhas militares vem desde as origens do poder senhorial nesta vila. Como já se tinha referido, em 1370 foi fundado o

⁴⁶⁰ Começando pelas três guerras entre Portugal e Castela no reinado de D. Fernando (1369-1371, 1372-1373, 1381-1382), continuando com o conflito que se reacendeu em 1384 e que prosseguiu, com breves interrupções, até 1402, mantendo-se como perigo latente até 1431 (Luís Miguel Duarte, *D. Duarte. Requiem por um Rei Triste*, Rio de Mouro, Temas & Debates, 2007, pp. 94-95).

⁴⁶¹ Sobre as diferentes teorias para a tomada de Ceuta e presença dos Portugueses em Marrocos vide António Dias Farinha, *Portugal e Marrocos no Século XV*. Dissertação de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. I, Lisboa, 1990, pp. 14-19, 84-86 e 97-109. Exemplar policopiado. Nas últimas páginas citadas o autor faz a sua teorização desta problemática. Vide ainda Luís Miguel Duarte, “África”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. I. Coord. de José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 393-397.

⁴⁶² Acresce que Ceuta era “a amarra mais rápida e segura a unir os reinos mouros de Fez e Granada, tal como era, desde a Antiguidade, ponto tradicional de passagem e de invasões entre os continentes europeu e africano” (António Dias Farinha, *op. cit.*, vol. I, pp. 110 e 309). Razões suficientes para que os Mouros não se resignassem com a perda ceptense e logo ameaçassem com represálias contra o mundo cristão em geral (Mariano Arribas Palau, *Repercusión de la conquista portuguesa de Ceuta en Aragón*, sep. de *Tamuda*, ano II, Tetuan, 1915, p. 9 e segs, apud Filipe Themudo Barata, *Navegação, comércio e relações políticas: os Portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, p. 401).

⁴⁶³ Sobre a estratégia em relação ao Mediterrâneo vide Jorge Borges de Macedo, *op. cit.*, vol. I, pp. 80-84.

senhorio de Cascais sendo entregue juntamente com o castelo da vila a Gomes Lourenço do Avelar. Esta doação, feita de forma hereditária, surgiu em consideração dos serviços prestados por este poderoso valido do rei e heróico defensor de Ciudad Rodrigo na luta que no ano anterior havia estalado contra Castela. Daí em diante, em resultado das obrigações de carácter feudo-vassálico, naturalmente que Gomes Lourenço do Avelar e os seus sucessores continuariam a assegurar o auxílio militar à Coroa com determinado número de lanças⁴⁶⁴. Porém, com o início da expansão marítima do século XV, é em Marrocos que os senhores de Cascais se vão destacar e garantir esse auxílio armado fazendo-se acompanhar dos seus combatentes e de outros recrutados para a ocasião – expedicionários de baixa condição social que arriscaram a vida numa terra mal conhecida e que as crónicas não registaram⁴⁶⁵.

Neste sentido, tentando captar a partida e presença das gentes de Cascais na empresa africana, temos um capítulo que também se enquadra na noção de *Circum-Atlantic History – the transnational history of the Atlantic world*⁴⁶⁶.

1. Senhores de Cascais nas expedições de conquista

1.1. Ceuta (1415)

A preparação para a primeira expedição a Ceuta, aquela que originou a sua conquista, teve lugar em vários portos do Reino embora as crónicas só registem os principais⁴⁶⁷. A frota⁴⁶⁸ que se aprestou no Porto com as gentes da comarca da Beira,

⁴⁶⁴ “Normalmente uma lança era constituída por três unidades dispondo cada uma de cavalo, formada por cavaleiro, escudeiro e pagem. Além das lanças os cavaleiros fidalgos recrutavam nas suas terras homens de pé armados de lança e escudo ou utilizando armas de arremesso” (Humberto Baquero Moreno, “A Organização Militar em Portugal nos séculos XIV e XV”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, II sér., vol. VIII, Porto, Faculdade de Letras, 1991, pp. 35 e 39).

⁴⁶⁵ Sobre a presença dos nobres nas expedições militares ao Norte de África vide Abel dos Santos Cruz, *Nobreza Portuguesa em Marrocos no Século XV (1415-1464)*. Dissertação de Mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de Letras do Porto, Porto, 1995. Exemplar policopiado.

⁴⁶⁶ Estabelecemos esta analogia com base na partida dos contingentes militares portugueses que, uma vez acompanhados pelas suas ideias, materiais, animais e até mesmo de doenças, vão conquistando território alheio onde produzem contactos variados e até inéditos. Por conseguinte, isso leva a que o Reino português se ligue aos territórios africanos através de uma constante linha de navegação. Sobre esta noção de *Circum-Atlantic History* cf. David Armitage, “Three Concepts of Atlantic History”, pp. 11-27; idem, “The Varieties of Atlantic History”, pp. 20-22.

⁴⁶⁷ Os preparativos fizeram-se não só em Lisboa e Porto mas também em Castela, Biscaia, Galiza, Flandres, Bretanha, Inglaterra e Alemanha, onde foram fretados vários navios alguns pagos mesmo a sal. A Inglaterra também forneceu armas (Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, cap. XXIX, p. 66; Paulo Drumond Braga, “A Expansão no Norte de África”, in *Nova História da Expansão Quatrocentista*. Dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. II - *A Expansão Quatrocentista*. Coord. de A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 239).

⁴⁶⁸ Um grupo grande de navios de guerra é denominado por “frota”, enquanto que um grupo pequeno por “armada” (*Ordenações Afonsinas*. Nota de apres. de Mário Júlio de Almeida Costa. Nota text. de Eduardo Borges Nunes, liv. I, tit. LIIII, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, p. 322; Amândio Barros, “A

Trás-os-Montes e Entre Douro e Minho, seria comandada pelo infante D. Henrique e constituída por 70 navios, para além de muitas fustas, acabando por arribar a Lisboa em Maio de 1415. Sob comando de D. Pedro seria reunida a frota composta pelas gentes da Estremadura, Entre Tejo e Guadiana e Algarve⁴⁶⁹.

A 25 de Julho de 1415 partiu do Restelo a frota portuguesa que viria a conquistar Ceuta e cujas consequências viriam a marcar “o início de uma longa e imensa aventura geopolítica que mudou o destino do mundo”⁴⁷⁰. Foi Rui Dias de Vega, servidor e espião do rei Fernando I de Aragão, quem deu a conhecer os pormenores da partida:

“por la mañana, que fue dia de Santiago, desfaldraron las velas et salieron mas de la meytad dellas fuera, a la mar, en la costa cabe Cascales [cabo Raso], que son çinco leguas de la çibdat. Et otro dia siguiente, vienes, XXVJ dias del dicho mes, salieron las otras que aujan quedado [...] una nao después que desfaldro no fizo por el governario et dio por otra nao Et, del golpe que djo, abriose toda et perdiose et afogaronse vnos XXV omes [...] Et eso mesmo vn batel que se anego et se perdieron en el nueve omes de armas”⁴⁷¹.

Como se pode ver na primeira parte deste trecho, Rui Dias de Vega alude à passagem da primeira metade da frota que saiu da barra do Tejo pela costa de Cascais, a qual está precisamente a cinco léguas de Lisboa com informa o espião. Contudo, esta descrição parece ser apenas uma alusão feita por quem vê os navios a passarem ao largo de Cascais, “prodigioso balcão para evocar armadas, singrando com o nordeste pela alheta de estibordo, a caminho do Sul, dos mares, dos mundos, das estrelas novas!”, como sabiamente visualizara Jaime Cortesão⁴⁷², não tendo havido um desvio até àquela baía, apesar disso não ser estranho a pequenas armadas que por vezes saíam do Tejo. Um desvio forçado apenas poderia ocorrer em caso de complicações durante a largada, mormente à saída da barra, facto que é reportado apenas na partida do dia seguinte e

Preparação das Armadas no Portugal de Finais da Idade Média”, *Revista da Faculdade de Letras*, II sér., vol. VII, Porto, Faculdade de Letras, 1990, p. 102, nota 2.

⁴⁶⁹ Gomes Eanes de Zurara, *op. cit.*, cap. XXIX, p. 67; Paulo Drumond Braga, *op. cit.*, p. 241.

⁴⁷⁰ Yves Lacoste, *A Geopolítica do Mediterrâneo*. Trad. de Pedro Elói Duarte, Lisboa, Edições 70, 2006, p. 70. Face às diferentes versões que as fontes apresentam é difícil saber em concreto por quantos navios e homens era constituída essa frota. Segundo João Gomes da Silva, alferes-mor de D. João I, a frota seria composta por 270 navios; Mateus Pisano indica 242 navios; Zurita indica 212; Alvar Garcia de Santa Maria menciona 190; e, por sua vez, o agente do rei de Aragão refere 100 navios, muito embora não tenha mencionado os navios comandados pelo infante D. Henrique (Paulo Drumond Braga, *op. cit.*, p. 242).

⁴⁷¹ *Monumenta Henricina*, vol. II – (1411-1421), pp. 166-167, doc. 71. O relatório da preparação da armada de Ceuta pode ser lido nas pp. 132-146.

⁴⁷² Jaime Cortesão, *Portugal a Terra e o Homem*, 3ª ed., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995, p. 205.

onde ocorreram dois naufrágios. Gomes Eanes de Zurara, cronista encarregado de relatar os primeiros feitos da expansão, e quem poderia estar bem informado, não refere a saída separada da frota nem se atreve a avançar com o possível número de navios que faziam parte da mesma. Zurara apenas passa a mensagem de uma partida gloriosa sob olhar atento dos habitantes de Lisboa que, por todos os lugares da cidade, assistiam a “coisa tão formosa de ver que aqueles que a viam não podiam imaginar que houvesse prazer maior”⁴⁷³, quando sabemos que as frotas partiram em dois dias diferentes e que ocorreram dois naufrágios. Havia que tentar abafar estes acidentes e, tal como refere o espião, “despues desto, mando luego pregonar elrrey que ninguno non le dexiese en la çibdat, so pena de la su merçed et de los cuerpos”⁴⁷⁴.

Nesta primeira jornada da expansão portuguesa esteve presente o contingente militar de Cascais⁴⁷⁵. Por esta altura era D. Afonso de Cascais (c. 1370-1440), alcaide-mor de Lisboa, quem assumia a tutela do senhorio Cascais e foi ele que capitaneou o contingente da dita vila a Ceuta, sendo um dos muitos fidalgos “capitães de muita ou pouca gente, cada um segundo o seu estado”⁴⁷⁶. Embora tenha preferido usar o nome da vila cascalense como apelido nobiliárquico, D. Afonso de Cascais provinha de uma das linhagens mais ilustres da Península Ibérica: os Castro⁴⁷⁷. Ao casar em primeiras núpcias com D. Branca da Cunha (1408)⁴⁷⁸, filha de João das Regras, D. Afonso assumiu o senhorio de Cascais⁴⁷⁹.

⁴⁷³ “Outros queriam esforçar-se por saber o número (de barcos) da frota, embora os seus esforços valessem pouco” (Gomes Eanes de Zurara, *op. cit.*, cap. LI, pp. 110-111). Escrevendo por volta de 1452-1453, Zurara terá feito prováveis acrescentos à sua *Crónica da Guiné* após 1460, ano que marca a morte do infante D. Henrique (Rui Ramos, Nuno Gonçalo Monteiro, Bernardo Vasconcelos e Sousa, *História de Portugal*, vol. II, Lisboa, A Esfera dos Livros, Expresso, 2009, [2012], p. 91).

⁴⁷⁴ *Monumenta Henricina*, vol. II, pp. 166-167, doc. 71.

⁴⁷⁵ A. H. de Oliveira Marques, “Cascais”, *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas [...]*, p. 48.

⁴⁷⁶ Gomes Eanes de Zurara, *op. cit.*, cap. L, pp. 109-110.

⁴⁷⁷ O seu nome verdadeiro era D. Afonso de Castro, filho bastardo do infante D. João, neto de D. Pedro I e de D. Inês de Castro, portanto, sobrinho de D. João I de Portugal. Por outro lado, descendia de D. Álvaro Pires de Castro, 1.º condestável de Portugal, e de sua mulher, D. Maria Ponce de Leon (Frei Francisco Brandão, *Monarquia Lusitana*. Introd. de A. da Silva Rego, notas de A. Dias Farinha e Eduardo dos Santos, pt. quinta, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1976, cap. LXII, p. 145; António Caetano de Sousa, *Memórias Históricas e Genealógicas dos Grandes de Portugal [...]*, Lisboa, Na Regia Officina Sylviana, e da Academia Real, 1755, pp. 99-100; Anselmo Braamcamp Freire, *Brasões da Sala de Sintra*. Apres. e apêndices de Luís Bívar Guerra, [vol.] I, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, p. 353.

⁴⁷⁸ Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.*, p. 353.

⁴⁷⁹ Quatro ou cinco anos após o matrimónio com D. Afonso de Cascais, D. Branca da Cunha faleceu deixando um único filho varão: D. Pedro, o qual era ainda uma criança. D. Pedro veio a morrer antes dos trinta anos, sem descendentes, pelo que o senhorio de Cascais deveria reverter a favor da Coroa. Contudo, D. Afonso de Cascais tinha valimento na Corte e conseguiu que o rei D. Duarte passasse a transmissão dos direitos para a irmã mais velha de D. Pedro, ou seja, D. Isabel da Cunha, se bem que D. Afonso ficasse com o título de senhor de Cascais até morrer. Porém, como na crise que se seguiu à morte de D. Duarte, D. Afonso seguiu o partido da rainha, viu-se obrigado a fugir para Castela abandonado o senhorio

Ceuta acabaria por ser tomada no dia 21 de Agosto. As crónicas não revelam os nomes de outros intervenientes que da vila de Cascais partiram para Ceuta, mas sabe-se que D. Afonso se fazia acompanhar dos besteiros desta vila e seu termo quando participava em acções militares, tal como será exposto adiante.

1.2. Tânger (1437)

Embora as fontes não o indiquem – nem as crónicas nem os documentos de chancelaria –, da expedição que rumou a Tânger em 1437 teria o contingente de Cascais mais uma vez feito parte, embora já não estivesse sob o comando de D. Afonso de Cascais. A expedição largou do Restelo a 22 de Agosto sob comando do infante D. Henrique, na altura com 43 anos de idade. Durante o embarque D. Henrique recebeu três documentos de recomendação entre os quais um regimento ordenado por D. Duarte e uma carta de D. Pedro. O rei havia delineado que, uma vez chegada a Ceuta (27 de Agosto), a frota deveria ser dividida em três frentes cada uma a surgir de surpresa frente a Tânger, Alcácer e Arzila. Mas a verdade é que D. Henrique não respeitou tais ordens; inversamente ao previsto enviou uma coluna de mil homens para explorarem o caminho mais curto entre Ceuta e Tânger, mas os ataques mouros levaram o comandante a optar pelo caminho mais longo, ou seja, por Tetuão⁴⁸⁰.

Nesta nova expedição a Marrocos não terá participado D. Afonso de Cascais. Ferreira de Andrade já havia estranhado o facto de Rui de Pina, na *Crónica de D. Duarte*, não indicar o nome deste fidalgo entre os combatentes que estiveram em Tânger, o que não deixa de ser curioso. Contudo, entre os capitães, fidalgos e pessoas principais da casa do infante D. Henrique que seguiram na dura caminhada até Tânger, estava o velho D. Fernando de Castro, governador de sua casa e alcaide-mor da Covilhã, acompanhado por seus filhos, D. Álvaro de Castro e D. Henrique de Castro⁴⁸¹. Estes

a sua filha, a legítima donatária (A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, pp. 114-115).

⁴⁸⁰ Para António Dias Farinha (*op. cit.*, vol. I, p. 145), ao seguir aquela caminhada, o Infante D. Henrique tinha como plano tomar o domínio das terras vizinhas, “ocupar o território norte de Marrocos, submeter os seus habitantes, estabelecer laços vassálicos e conseguir parceiros comerciais” Esta era, aliás, uma forma de estreitar relações com os povoados locais e diminuir a distância em relação à praça de Ceuta, que, estando “isolada, não dava segurança à navegação e aos tratos para lá do Estreito” (Vitorino Nemésio, *Obras Completas*, vol. IX – *Vida e Obra do Infante D. Henrique*, 6.^a ed., introd. de Luís Filipe F. R. Thomaz, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2006, pp. 115 e 122).

⁴⁸¹ Rui de Pina, *Crónica do Rei D. Duarte*. Ed. organizada por António Borges Coelho, Lisboa, Editorial Presença, [1966], cap. XV, p. 100; Humberto Baquero Moreno, *A Batalha de Alfarrobeira. Antecedentes e Significado Histórico*, vol. II, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1980, pp. 758-759.

fidalgos, ocupando-se da ala direita juntamente com a sua gente de armas, partiram logo após a saída da vanguarda sob comando do conde de Arraiolos⁴⁸².

Ora, D. Álvaro de Castro era casado com D. Isabel, filha de D. Afonso de Cascais, legítima titular deste senhorio, apesar de D. Afonso continuar a usar o título de senhor de Cascais. Seria D. Álvaro de Castro que viria a substituir D. Afonso enquanto senhor de Cascais, mas isso verificou-se mais tarde, posteriormente à campanha de Tânger. Em 1439, aquando da crise suscitada pela morte de D. Duarte e a questão da regência do Reino, o senhor de Cascais optou pelo lado da rainha em vez do partido de D. Pedro, pelo que, posteriormente, a 29 de Dezembro de 1440, viu-se obrigado a deixar Portugal, exilando-se em Castela, onde viria a morrer pouco tempo depois⁴⁸³. Somente após a fuga do sogro é que D. Álvaro de Castro passou a intitular-se senhor de Cascais.

Teriam as possíveis forças militares de Cascais servido sob o comando de D. Álvaro de Castro em Tânger? É possível que sim. Não se conhecem as causas da ausência de D. Afonso – também alcaide-mor de Lisboa – naquela campanha e, aliás, é mesmo estranho que não tenha prestado auxílio militar à Coroa em pessoa. Talvez isso tenha acontecido pela sua idade avançada (c. 67 anos), doença ou por um impedimento de outra ordem que o tenha levado a ficar em Portugal. Seja como for, D. Álvaro de Castro havia casado com D. Isabel um ano antes da expedição a Tânger⁴⁸⁴, razão suficiente para que, como futuro senhor de Cascais, acreditemos que tenha substituído D. Afonso de Cascais e tenha sido ele a comandar as forças cascalenses⁴⁸⁵ tal como viria a fazer posteriormente.

Quanto à expedição, desde a falta de homens ao material incapaz, à artilharia que não operou como se esperava até às dificuldades sentidas no terreno, esta revelou-se mal orientada resultando num fracasso absoluto e que seria agravado com o cativo do infante D. Fernando, vindo a atrasar a “realização marroquina”⁴⁸⁶. No rescaldo das

⁴⁸² Rui de Pina, *op. cit.*, cap. XXIII, p. 136.

⁴⁸³ Idem, “Chronica do Senhor Rey D. Affonso V”, cap. XLI, pp. 77-81; Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.*, vol. I, pp. 354-355.

⁴⁸⁴ No dia 4 de Junho de 1436 já era casado com D. Isabel, a qual havia recebido, por carta de 31 de Maio desse mesmo ano, já depois da morte de D. Pedro da Cunha, o senhorio de Cascais, ainda que sob tutela de D. Afonso, que continuava a assumir o título de senhor de Cascais. D. Isabel viria confirmada a posse do senhorio de Cascais logo a 2 de Junho de 1436 (Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.*, pp. 353-354; A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, pp. 114-115; *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. I, t. II, pp. 286-289, doc. 1024, pp. 296-301, doc. 1032).

⁴⁸⁵ Sabemos que comandou uma companhia. A 13 de Abril de 1446 é concedida a Diogo Pires a isenção de servir como besteiro do conto por ter servido na companhia de D. Álvaro de Castro, em Tânger, com cavalos e armas (Pedro de Azevedo, *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, t. I - (1415-1450), Coimbra, Imprensa da Universidade, 1915, p. 314).

⁴⁸⁶ A expressão é de Vitorino Magalhães Godinho, *Portugal. A Emergência de uma Nação (das raízes a 1480)*, Lisboa, Edições Colibri, 2004, p. 102.

incidências de Tânger, D. Álvaro de Castro, futuro senhor de Cascais, volta a ser notícia na cronística. A 17 de Outubro de 1437 os Portugueses assinam um auto de capitulação e pazes com Salah Ben Salah que permitia o regresso das forças militares a Portugal, enquanto que D. Fernando ficava sob protecção moura como sinal da entrega de Ceuta. D. Álvaro de Castro, juntamente com seu pai e outros senhores, veio a subscrever o auto de capitulação e paz com Salah Ben Salah.

Começaria aqui o destaque que D. Álvaro de Castro⁴⁸⁷ viria a ganhar na cronística pela sua presença e feitos nas expedições a Marrocos, mas também em solo nacional, ora em terra, ora no mar⁴⁸⁸. Apenas três anos depois, em Abril de 1440, participou numa expedição a Ceuta com o objectivo de resgatar D. Fernando, na altura cativo em Fez, vindo a assumir o comando da expedição após a morte do pai num combate contra corsários genoveses ao largo do cabo de S. Vicente.

1.3. Alcácer Ceguer (1458)

A expedição que rumou a Alcácer Ceguer partiu do porto de Setúbal a 30 de Setembro de 1458. Embora Tânger fosse o principal objectivo militar português, quer pelo valor estratégico, quer pela carga simbólica que tal conquista assumia, o monarca optou pela vila de Alcácer Ceguer. De Setúbal a frota seguiu para Sagres, onde já os esperava a frota comandada pelo infante D. Henrique, e daí rumaram a Lagos, ponto de encontro com a frota do Marquês de Valença vinda do Porto. Rui de Pina indica que a partida final seria a 17 de Outubro, sendo que a frota que largou de Lagos era composta por 220 velas⁴⁸⁹, enquanto que Damião de Góis refere “vinte e seis mil homens de peleja, e duzentas e oitenta naus, galés, e outros navios de carga, e serviço”⁴⁹⁰.

⁴⁸⁷ Para uma síntese sobre a actividade militar e vida desta figura vide Humberto Baquero Moreno, *op. cit.*, vol. II, pp. 758-763; Marco [Oliveira] Borges, “D. Álvaro de Castro”, *Dicionário de História Marítima*. Dir. de Francisco Contento Domingues, Jorge Moreira da Silva e Tiago Machado de Castro, 2011, <http://www3.fl.ul.pt/DHM/DHM/page3/page29/page29.html> [consultado a 22/06/2012].

⁴⁸⁸ Os serviços à Coroa sucediam-se e o reconhecimento fazia-se valer. A 10 de Outubro de 1449 é confirmada a D. Álvaro de Castro a posse da vila de Cascais e do reguengo de Oeiras. A 20 de Abril do ano seguinte é-lhe confirmada a tença anual de 30.000 reais brancos, outorgados no tempo da regência de D. Pedro. Estas confirmações de D. Afonso V surgem em reconhecimento das «mujtas rrazõoes que teemos pêra o fazer». Humberto Baquero Moreno supõe que as razões invocadas pelo rei tenham a ver “com a sua actuação na repressão ao saque da judiaria de Lisboa, onde interveio com as suas forças” (Humberto Baquero Moreno, *op. cit.*, vol. II, p. 761; idem, “O assalto à judiaria grande de Lisboa em Dezembro de 1449”, *Marginalidade e Conflitos Sociais em Portugal [...]*, pp. 95-96, nota 14).

⁴⁸⁹ Rui de Pina, *op. cit.*, cap. CXXXVIII, p. 776.

⁴⁹⁰ Damião de Góis, *Crónica do Príncipe D. João*. Ed. crítica e comentada por Graça Almeida Rodrigues, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1977, cap. X, p. 32.

Como habitualmente, em mais uma campanha marroquina, esteve presente o contingente militar de Cascais⁴⁹¹ sob comando do seu senhor, D. Álvaro de Castro. Não é possível determinar o número de homens de Cascais envolvidos nesta campanha, nem, aliás, nas outras. Rui de Pina apenas revela que D. Álvaro de Castro esteve presente na conquista de Alcácer Ceguer junto do monarca⁴⁹², tendo partido inclusive do porto de Setúbal no mesmo navio que o rei, a nau *Santo António*, em conjunto com mais de noventa velas⁴⁹³.

Após a tomada de Alcácer Ceguer o monarca cria a Ordem da Espada (1458-1459) destinada a premiar os nobres pelos “serviços prestados nas campanhas do norte de África”. Limitada a 27 pessoas, o senhor de Cascais teve a honra de ser um dos primeiros iniciados nesta Ordem⁴⁹⁴. Pela prestação exemplar nas campanhas marroquinas e grandes serviços prestados à coroa, D. Afonso V concede-lhe o título de conde de Monsanto por carta de 21 de Maio de 1460⁴⁹⁵. A 28 de Março de 1461 é nomeado fronteiro-mor de Lisboa e seu termo e, dois anos volvidos, é empossado no cargo de alcaide-mor do Castelo de Lisboa e investido como couteiro-mor das perdizes de Lisboa e seu termo, cargos obtidos em substituição de Galiote Pereira que havia renunciado⁴⁹⁶.

1.4. A campanha marroquina de 1463-1464

Entre Novembro de 1463 e a Páscoa de 1464, D. Afonso V encontra-se em Ceuta e Alcácer Ceguer onde desenvolve três tentativas mal sucedidas de conquistar Tânger e outra de Arzila. A 19 de Janeiro de 1464, numa das investidas a Tânger levadas a cabo pelo infante D. Fernando, irmão do rei, D. Álvaro de Castro, senhor de Cascais, vem a perder um dos seus filhos, D. Jorge de Castro, quando este apoiava o infante⁴⁹⁷. Nestas investidas terá participado novamente o contingente de Cascais⁴⁹⁸, liderado certamente pelo seu senhor.

⁴⁹¹ A. H. de Oliveira Marques, “Cascais”, *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas [...]*, p. 48.

⁴⁹² Rui de Pina, *op. cit.*, cap. CXXXVIII, p. 463.

⁴⁹³ Idem, *ibidem*, cap. CXXXVIII, p. 775.

⁴⁹⁴ Porém, esta Ordem viria a desaparecer em 1481 com a morte de D. Afonso V (A. H. de Oliveira Marques, “Os Grupos Sociais”, in *Nova História de Portugal*, vol. IV, p. 261).

⁴⁹⁵ Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.*, 2.^a ed., liv. segundo, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927, p. 88; Idem, *ibidem*, liv. terceiro, 1930, p. 280.

⁴⁹⁶ Humberto Baquero Moreno, *op. cit.*, vol. II, p. 762.

⁴⁹⁷ Rui de Pina, *op. cit.*, cap. CLIII, p. 808. Outro dos seus filhos, D. Rodrigo de Castro, combateu na batalha de Toro onde foi ferido (idem, *ibidem*, cap. CLXXXVI, p. 840). D. Álvaro de Castro tinha também D. Guiomar de Castro como sua filha bastarda, a mesma por quem Henrique IV, rei de Castela, veio a ter “amores” (Damião de Góis, *Crónica do Príncipe D. João*, cap. XXXV, p. 87).

Decidido a não partir para o Reino sem nenhum feito de destaque, logo nos primeiros dias de Fevereiro de 1464⁴⁹⁹ D. Afonso V investe sobre a serra de Benacofú onde haviam Mouros “ferozes em armas”. Contudo, as condições do terreno dificultaram as operações dos portugueses, nomeadamente dos cavaleiros, com os Mouros a reprimirem as forças portuguesas através da encosta⁵⁰⁰, causando muitos mortos ao ponto de colocar em risco a vida do próprio rei. O monarca ordenou então a D. Duarte de Meneses, capitão de Alcácer Ceguer, que cobrisse a sua fuga e este sacrificou a sua vida garantido a segurança real.

Quem também não deixou de estar em perigo durante a fuga foi D. Álvaro de Castro, um dos principais capitães presentes na aventura a Benacofú⁵⁰¹, e que tentou o salvamento de D. Duarte de Meneses (seu cunhado⁵⁰²), que havia ficado a cobrir a fuga do rei. Conta Zurara que tendo os Mouros morto o cavalo de D. Duarte e ferido este “na traseyra”, chegou a ele D. Álvaro de Castro com um escudeiro chamado Nuno Martins que lhe disponibilizou o seu cavalo. O escudeiro ali mesmo veio a morrer enquanto que D. Duarte foi auxiliado a montar pelo conde de Monsanto. Porém, o esforço de D. Álvaro de Castro foi em vão e pouco depois D. Duarte também veio a morrer⁵⁰³.

1.5. *Arzila (1471)*

O fracasso da campanha de 1463-1464 obrigou D. Afonso V a repensar seriamente a estratégia de ocupação do Norte de África, pelo que só em 1471 o monarca decidiu levar a cabo nova incursão a Marrocos. Para saber a opinião do seu círculo próximo o monarca organizou “pratykas e conselhos em Lixboa nas casas do Conde de Monsanto”, senhor de Cascais. A princípio ficou explícita a vontade de atacar Tânger, mas, como o conselho régio argumentou que no Reino não havia “soprimento” necessário para cercar e combater essa cidade, o monarca optou por Arzila.

⁴⁹⁸ A. H. de Oliveira Marques, “Cascais”, *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas [...]*, vol. I, p. 48.

⁴⁹⁹ Data apontada por Anselmo Braancamp Freire para a morte de D. Duarte de Meneses (Paulo Drumond Braga, *op. cit.*, p. 278, nota 150).

⁵⁰⁰ Abel dos Santos Cruz, “O Rei e a Lança: História de uma campanha militar no Magrebe Ocidental (1463-1464)”, *Actas do IX Colóquio de História Militar. Os Militares na Sociedade Portuguesa*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1999, p. 86.

⁵⁰¹ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*. Ed. diplomática de Larry King, pref. de A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1978, cap. CLIIII, p. 350.

⁵⁰² Era casado com D. Isabel de Castro, irmã de D. Álvaro de Castro (Cristóvão Alão de Moraes, *Pedatura Lusitana (Nobiliário de Famílias de Portugal)*, t. II, vol. II, Porto, Livraria Fernando Machado, [s.d], p. 111).

⁵⁰³ Gomes Eanes de Zurara, *op. cit.*, cap. CLIIII, p. 354.

Rapidamente começou a fervilhar o movimento portuário no Reino com navios, gentes e os demais preparativos para esta nova expedição, sendo que Cascais certamente contribuiu no auxílio dos preparativos, ora como apoio a todos os navios que se deslocavam para Lisboa, ora fornecendo produtos dos seus solos e combatentes que integravam os contingentes militares como foi o caso de João Domingues⁵⁰⁴.

Embora o comando supremo da expedição se deva a D. Afonso V, dois chefes compartilhavam a responsabilidade do cargo: D. Álvaro de Castro, conde de Monsanto, e D. João Coutinho, conde de Marialva. A 15 de Agosto a frota portuguesa parte do Restelo rumo a Lagos, mais uma vez com o contingente de Cascais incorporado⁵⁰⁵. Depois de escala em Lagos, onde as frotas de Lisboa e Porto se juntaram aos navios e homens do Algarve, Rui de Pina diz que os navios agrupados somavam um total de 477 velas e trinta mil homens.

Chegando a Arzila no dia 20 já de noite, só ao amanhecer do dia seguinte se iniciou o desembarque. Nesse mesmo dia foi estabelecido um rigoroso plano de cerco à vila com as devidas cautelas para prevenir um ataque vindo do exterior. Depois de três dias de intensos combates, na alvorada do dia 24 de Agosto os soldados da companhia do conde de Monsanto, a quem era confiada a guarda da estância da banda do castelo, transpuseram a brecha e espalharam-se pela vila logo seguidos por todos os sitiantes que a tomavam por todos os lados. Os Mouros ofereceram resistência mas as forças cristãs eram em maior número pelo que os sitiados refugiaram-se na mesquita e os mais nobres no castelo⁵⁰⁶. O rei ordenou então a D. Álvaro de Castro que ficasse de vigia à porta secreta do castelo (porta da traição) para que os Mouros não fugissem, enquanto ele se encarregava do ataque à mesquita, onde veio a morrer o conde de Marialva⁵⁰⁷. Terminada a peleja na mesquita as forças portuguesas concentraram os seus esforços no

⁵⁰⁴ Vide infra, pp. 151-152.

⁵⁰⁵ Manuel A. P. Lourenço refere que durante três dias foram mais de 300 navios que passaram frente a Cascais e que os navios de D. Álvaro de Castro estavam fundeados na baía onde embarcaram os combatentes do seu senhorio, de Sintra e de Colares, seguindo na retaguarda da grande esquadra, mas as fontes nada revelam sobre isso. Aliás, seria mais lógico que os navios de Cascais tivessem partido do Restelo, local onde se juntou a frota que veio do Porto – como revela Rui de Pina – e, certamente, os navios de Lisboa e arredores, rumo a Lagos onde se encontraram com a frota do Algarve. Mais tarde haveria de chegar a frota do Conde de Valença, partida de Alcácer do Sal (cfr. Rui de Pina, *op. cit.*, cap. CLXIII, pp. 819-820; Manuel A. P. Lourenço, *op. cit.*, p. 2). Todavia, não se pode obstar à ideia de ser em Cascais que embarcavam os combatentes deste *hinterland* que temos vindo a referir, tal como desembarcariam quando regressavam das viagens de exploração. Em 1570, por exemplo, na mesma nau que trouxe Camões para Portugal e que aportou a Cascais, terá vindo Francisco Peres, morador em Colares. Este havia partido para a Índia em 1568 embarcado na nau *Chagas*, da qual era mestre seu pai, Francisco Peres, na companhia do vice-Rei D. Luís de Ataíde (AHSCMC/B/06/ cx. 01-001).

⁵⁰⁶ Rui de Pina, *op. cit.*, cap. CLXV, p. 821.

⁵⁰⁷ Duarte Nunes de Leão, “Crónica e Vida del Rey D. Affonso o V [...]”, *Crónicas dos Reis de Portugal*. Introd. e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão, 1975, cap. XXXIX, pp. 903-904.

castelo, local onde D. Álvaro de Castro viria a ser morto juntamente com outros nobres cristãos.

Embora Rui de Pina não revele números, as mortes entre os soldados portugueses terão sido consideráveis e muitos nomes ficaram omissos, razão pela qual Damião de Góis (1502-1574) e Duarte Nunes de Leão (c. 1530-1608) se insurgiram contra a cronística⁵⁰⁸. Rui de Pina esconde mesmo a forma como D. Álvaro de Castro morreu. Porém, fazendo-se valer de testemunhos orais, Damião de Góis diz que ocorreu quando o conde estava a acudir um mouro sitiado num cubelo. O mouro teria prometido que se D. Álvaro de Castro lhe salvasse a vida retribuiria com um grande resgate e, assim, sem mais nem menos, o conde subiu por uma escada aproveitando o mouro para lhe cortar a cabeça num primeiro golpe. No entanto, Damião de Góis acrescenta que “outros” referem que a morte foi provocada por uma seta perdida que atingiu a cabeça do conde quando este estava numa das torres do castelo sem o capacete posto⁵⁰⁹. Diferente versão dos factos da batalha e da morte dos condes apresenta Bernardo Rodrigues, referindo que o conde de Monsanto entrou a matar tudo e todos na mesquita não hesitando em cortar cabeças, braços e pernas de forma indiscriminada, acabando também por ser degolado ali mesmo⁵¹⁰.

Seja como for, a morte destes dois valorosos condes, os dois comandantes da expedição, foi muito sentida entre a hoste portuguesa. No caso de D. Álvaro de Castro, fidalgo-cavaleiro⁵¹¹ muito próximo de D. Afonso V, a sua morte terá sido muito sentida “porque certo elle no campo e na Corte, na paz e na guerra era por seu siso, discryçam, e esforço homem muy principal”⁵¹². Para D. Álvaro de Castro chegavam ao fim mais de 34 anos de serviço militar à Coroa portuguesa em várias frentes, morrendo em combate

⁵⁰⁸ Damião de Góis, *op. cit.*, cap. XXVI, pp. 70-71; Duarte Nunes de Leão, *op. cit.*, cap. XXXIX, pp. 904-905.

⁵⁰⁹ Damião de Góis, *op. cit.*, cap. XXVI, pp. 69-70. Cristóvão Alão de Moraes, seguindo outros genealogistas, diz também que a morte foi causada por uma seta que lhe atingiu a cabeça (Cristóvão Alão de Moraes, *op. cit.*, p. 111; Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, p. 50).

⁵¹⁰ Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila. Crónica Inédita do Século XVI por [...]*. Dir. de David Lopes, t. I – (1508-1525), Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1915, p. 98. Numa teoria curiosa, Teresa Schedel de Castello Branco (*Os Painéis de S. Vicente de Fora. As Chaves do Mistério*, Lisboa, Quetzal Editores, 1994, pp. 51, nota 1, 195) refere que parece ter “havido erro da parte de Ruy de Pina quanto à data em que morreu o conde D. Álvaro, porque existe um documento de 1469 pelo qual se constata que nesse ano, D. João, filho do conde de Monsanto, D. Álvaro, é empossado pelo rei em todos os bens de seu pai, sendo enviadas ordens para as justiças do Reino para que reconhecessem a autoridade de D. João. Ora isto é claramente indicativo de impossibilidade de administração, e decerto por doença, por parte do conde de Monsanto, D. Álvaro. Pelo que não seria provável que o mesmo tivesse combatido em Arzila em 1471, é antes muito provável que tenha morrido de doença por essa altura”. Porém, a autora não referiu qual o documento em questão.

⁵¹¹ Um “fidalgo-cavaleiro era um cavaleiro de sangue ilustre ou nobre, enquanto o cavaleiro fidalgo era um indivíduo de sangue plebeu que tinha sido armado cavaleiro por serviços prestados à Coroa” (Charles Boxer, *O Império Marítimo Português. 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992, p. 23).

⁵¹² Rui de Pina, *op. cit.*, cap. CLXV, pp. 821-822.

tal como o pai e um dos seus filhos. Contudo, ao contrário de muitos combatentes que morreram anónimos e sem reconhecimento do seu valor, o senhor de Cascais teve a graça da cronística o eternizar. Aliás, os dois condes terão tido mesmo a honra de ter figurado entre os mais notáveis. De acordo com José dos Santos Carvalho existe uma pintura no Museu de Vaduz (Liechtenstein) datada de 1456 que se reporta a um cavaleiro desconhecido e que se pensa ser D. Álvaro de Castro. A pintura teria sido feita por Nuno Gonçalves em colaboração com João Anes⁵¹³. Para além disso, D. Álvaro de Castro⁵¹⁴, tal como D. João de Castro⁵¹⁵ – um dos seus filhos e futuro senhor de Cascais – e D. João Coutinho, têm sido identificados como possíveis figurantes nos *Painéis de São Vicente de Fora*, embora as suas pessoas sejam atribuídas a diferentes figuras consoante as interpretações dos diversos autores.



Fig. 20 – Torre-porta que resta das muralhas do castelo medieval de Cascais. Ao centro o brasão dos Castro sobreposto por uma esfera armilar. À direita um tron ou troneira (foto do autor).

⁵¹³ Cf. José dos Santos Carvalho, *Iconografia e Simbólica do Político de São Vicente de Fora*, Lisboa, Edição do Autor, 1965, pp. 297 e 303.

⁵¹⁴ António Belard da Fonseca, *O Mistério dos Painéis*, 2.^a ed., Lisboa, [s.n.], 1963, pp. 157-158; José Sarmiento de Matos, *A Invenção de Lisboa*, liv. II – *As Vésperas*, Lisboa, Temas e Debates, 2009, p. 484.

⁵¹⁵ Teresa Schedel de Castello Branco, *op. cit.*, p. 195.

2. Senhores de Cascais nas expedições de socorro

2.1. Ceuta (1418-1419)

A primeira expedição de socorro a Ceuta zarpou em 1418 ou 1419, depois daquela cidade se ter encontrado cercada pelas forças marroquinas⁵¹⁶. A expedição havia sido começada a preparar mal se receberam as notícias do cerco, mas, como os Mouros que a tinham cercado já tinham partido, optou-se, inicialmente, por enviar apenas uma frota de reconhecimento composta 600 homens sob capitania de D. João de Noronha, ainda que com auxílio das forças do Porto e do Algarve⁵¹⁷. Isto teria ocorrido ainda no mês de Julho⁵¹⁸. Uma outra frota partiu de Portugal, em Agosto ou já em inícios de Setembro, desta vez sob comando de D. Henrique e auxiliada pelo infante D. João (D. Duarte e D. Pedro ficaram de reunir as forças algarvias), após ter chegado ao Reino a notícia de que os Mouros de Granada se preparavam para auxiliar as forças marroquinas num novo cerco a Ceuta. Não se sabe por quantos homens e navios era composta esta segunda frota, mas nela terá partido D. Afonso de Cascais, capitão de uma galé⁵¹⁹, que, juntamente com as forças militares recrutadas naquela vila, voltaram a combater em solo ceptense.

Depois das forças mouras terem tentado derrubar os muros de Ceuta com tiros de bombarda investiram sobre Almina onde se travou um combate com os Portugueses. Uma vez derrotados os sitiados parte das forças portuguesas partiram rumo ao Reino embora os infantes tenham ficado em Ceuta. D. Henrique teve mesmo a ideia de partir à conquista de Gibraltar, na altura em poder dos Mouros de Granada, mas a sua vontade foi contrariada por aquele “ser lugar da conquista de Castela como por se Ynverno”⁵²⁰.

Das forças cascalenses que intervieram nesta expedição, para além do seu senhor, apenas nos chegou informação – algo tardia – sobre um Lourenço Martins. Em 1437, o supracitado Lourenço Martins, habitante do termo de Cascais que havia servido no descerco de Ceuta, requereu a D. Duarte que fosse riscado de besteiro do conto. Esta informação surge num alvará de 23 de Janeiro de 1439 dirigido a João Airas, coudel da

⁵¹⁶ As indicações de Zurara não são precisas e vieram a criar “enorme confusão historiográfica” quanto à data do cerco de Ceuta, sendo muito provável que tenham partido duas expedições em anos distintos (cfr. Paulo Drumond Braga, *op. cit.*, pp. 247-249; Luís Miguel Duarte, “África”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, pp. 417-419).

⁵¹⁷ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica de D. Pedro de Meneses*. Ed. e estudo de Maria Teresa Brocardo, [Lisboa], Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1997, cap. LXXIII, pp. 492-498.

⁵¹⁸ Zurara refere que a primeira força que partiu de Portugal ficou um mês em desânimo à espera das forças mouras e que a segunda frota só partiu em Agosto (idem, *ibidem*, p. 495).

⁵¹⁹ Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. 45.

⁵²⁰ Gomes Eanes de Zurara, *op. cit.*, cap. LXXXI, p. 525.

vila de Cascais nessa época, onde é referido que no passado o dito Lourenço Martins havia apresentado um “estormento dagravo” a D. Duarte dando provas como “ha certos anos qué arnesado e quando forom ao deçerco emprestou o dito arnês a Dom Afonso de Cascaes”⁵²¹. Por isso mesmo Lourenço Martins solicitava ao monarca que fosse substituído no posto de besteiro e que os juízes e oficiais de Cascais o riscassem do livro por troca com outro, cabendo ao anadel que trouxesse o nome do substituto até Afonso Furtado, anadel-mor. Este apelo foi feito directamente ao monarca porquanto, em 1433, nas Cortes de Leiria-Santarém, havia sido deferida a disposição de que os besteiros do conto, uma vez nomeados pelas autoridades concelhias, não podiam ser isentados senão pelo rei. Se outros o fizessem, mormente o anadel-mor, teriam uma pena de “escaramento”⁵²².

Certamente que este pedido de Lourenço Martins fora feito antes da expedição a Tânger – muito provavelmente aquando dos preparativos militares, altura em que terá sido pressionado pelo oficiais de Cascais para se apresentar ao serviço militar –, embora o monarca tenha vindo a conceder esse desejo ao besteiro apenas num alvará datado de 2 de Setembro de 1437, dias depois da frota portuguesa partir do Restelo (22 de Agosto). Aparentemente tudo teria ficado resolvido e Lourenço Martins não teria mais que prestar os seus serviços militares, mas subentende-se que os oficiais da vila de Cascais, na pessoa do seu coudel, o pressionaram para se apresentar em alardo. Isto terá ocorrido após a morte de D. Duarte (9 de Setembro de 1438) e durante o período de fortalecimento dos efectivos em Ceuta (1438-1439) que se seguiu à tentativa falhada da tomada de Tânger e de onde terão sido aproveitados boa parte dos meios usados naquela campanha para o guarnecimento ceptense. Neste sentido, o alvará de 1439 concedido por D. Afonso V surge para confirmar em definitivo o que havia sido determinado no alvará de 1437.

⁵²¹ Cf. Pedro de Azevedo, *op. cit.*, t. I, pp. 506-507. Embora o documento que se conhece sobre Lourenço Martins não o indique, Manuel A. P. Lourenço (*op. cit.*, ano 4, 2.ª sér., n.º 61, 13 de Mar. de 1954, p. 2), dando largas à sua imaginação, refere que durante a luta em Ceuta “o «Cascais» perdeu o arnês mas logo um humilde besteiro, de nome Lourenço Martins, natural e residente no termo da vila, lhe passa o seu”. De facto, não se sabe em que circunstância Lourenço Martins emprestou o seu arnês, se antes ou durante a batalha. Para além disso, Manuel A. P. Lourenço confundiu o assunto central do documento acabando mesmo por dizer que, na carta dirigida ao coudel da vila de Cascais, D. Afonso V recomendava que Lourenço Martins continuasse incorporado na unidade dos besteiros devido ao tal acto heróico, o que lhe permitiria ficar isento “de certas obrigações sociais e do imposto de trabalho”, quando o que estava em causa no documento era o pedido de Lourenço Martins em ser substituído no posto de besteiro, facto que teve resposta afirmativa por parte do rei. Posteriormente, Manuel A. P. Lourenço (*op. cit.*, ano 5, 2.ª sér., n.º 69, 10 de Jul. de 1954, p. 2) havia de colocar esta expedição como ocorrida em 1436, sendo seguido por Guilherme Cardoso e João Cabral (“Cronologia da Época dos Descobrimentos”, pp. 30-31).

⁵²² Armindo de Sousa, *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, vol. II, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto, 1990, p. 298.

Ficava assim Lourenço Martins isento de servir não só na guerra mas também, automaticamente, de efectuar o transporte de presos e dinheiros entre concelhos, tal como outras tarefas de índole policial por estradas e caminhos perigosos que recaiam sobre os besteiros do conto durante a Idade Média⁵²³.

2.2. *Graciosa (1489)*

Corria o ano de 1489, perto do termo da paz de vinte anos estabelecida entre D. Afonso V e Mulei Xeque após a tomada de Arzila, quando D. João II ordenou a fundação da vila e fortaleza da Graciosa, a cerca de 15 km (duas léguas) a montante da foz do rio Larache (Lucus), na sua margem direita, próximo da confluência com o rio Mkhazen. A expedição partiu em finais de Fevereiro ou inícios de Março. Era composta por 4 taforeias com 160 homens e estava sob capitania de Gaspar Jusarte, alcaide-mor de Setúbal⁵²⁴. Após ser avisado da construção da fortaleza o sultão Mulei Xeque enviou os seus soldados para impedir o seguimento da obra e pôr cerco às forças portuguesas. Mandou então que se construísse uma estacada a jusante da Graciosa de modo a dificultar a passagem dos navios que pretendessem reforçar e abastecer a fortaleza. Em Portugal a resposta não tardou: sabendo das movimentações na Graciosa, D. João II ordenou o aprestamento de uma armada de socorro capitaneada por D. João de Sousa.

Mais uma vez as forças de Cascais intervieram no socorro. Por um dos mandados (4 de Agosto de 1489) referentes à expedição à Graciosa dirigidos a Jacome Dias, almoxarife dos fornos do biscoito em Lisboa, ficamos a saber que João Pires ia como quadrilheiro dos doze homens de Cascais destacados para o socorro dos Portugueses que estavam a construir a fortaleza⁵²⁵. Sabendo que o quadrilheiro era um oficial inferior nomeado pela Câmara para chefiar durante três anos uma quadrilha, a qual era formada por 20 homens armados que faziam a guarda e o policiamento das

⁵²³ Mas havia quem conseguisse escapar aos serviços militares por ser fidalgo de linhagem. É o caso de Vasco Pires, fidalgo morador em Cascais, que se queixou a D. Duarte de ser constrangido a ir com presos e dinheiros, de ser tutor e curador de algumas pessoas, de servir nas obras, de ser obrigado a ter cavalo e armas que não tinham os fidalgos, de ser obrigado a servir como os dos concelhos que não são fidalgos bem como do pagamento de vários impostos de que se sentia agravado, pelo que pedia por mercê ao rei que lhe fizesse “alguem remedio” e mandasse guardar todas as honras, privilégios, liberdades e franquezas próprias dos fidalgos. Com efeito, a 11 de Março de 1438, depois de feitas as inquirições que comprovaram a linhagem de Vasco Pires, o monarca isentou-o de servir em guerra por mar e terra, de ir com presos e dinheiros, de ser posto como besteiro do conto, vintaneiro entre outras isenções. Estes privilégios seriam confirmados por D. Afonso V a 24 de Março de 1439 (ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 18, fl. 77v 78).

⁵²⁴ Paulo Drumond Braga, “A Expansão no Norte de África”, pp. 291-292.

⁵²⁵ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 2, n.º 35; Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.*, p. 40 e 93.

povoações de dia e de noite com poderes para fazerem detenções⁵²⁶, a vila de Cascais teria visto, possivelmente, a sua força de segurança temporariamente reduzida a 8 homens. A situação de urgência assim o ditava.

Com efeito, a 13 de Agosto parte então a armada de socorro com pelo menos 9 navios e 380 homens embarcados. Porém, não foi possível romper o cerco ficando inviabilizada a possibilidade de abastecimento e de reforço das tropas. Mas ainda a armada que acabaria por partir a 13 de Agosto não havia zarpado e já se estava a preparar outra com destino a Larache sob comando D. João de Castro⁵²⁷, filho de D. Álvaro de Castro, seu sucessor como senhor de Cascais e conde de Monsanto. Sabe-se que D. João de Castro colaborou com o envio de cinco caravelas⁵²⁸. A caravela onde foi embarcado começou a ser provida de biscoito a 8 de Agosto, tinha como mestre Gonçalo Dias e levava uma tripulação de 100 homens com abastecimento para dez dias, tal como as outras⁵²⁹. Nesta armada seguiu a caravela *Bemposta*, oriunda de Cascais, a qual tinha Álvaro Soares como capitão, escudeiro do conde de Monsanto, João Martins como mestre e mais 34 homens da gente do conde⁵³⁰. Não se sabe a data certa da partida mas a 5 de Setembro ainda estava no Reino e antes de 13 de Outubro já tinha regressado⁵³¹.

Com a notícia de que o rei português estava a preparar uma forte invasão os Mouros ficaram bastante inquietados. O rei de Fez viu-se mesmo obrigado a propor a paz, disponibilizando-se a deixar sair todos os Portugueses com as suas armas caso o rei português confirmasse as pazes anteriormente firmadas com D. Afonso V seguidamente à tomada de Arzila, o que veio realmente a acontecer a 27 de Agosto. Depois de levantado o cerco e libertados os prisioneiros de ambos os lados, os Portugueses rumaram a Tavira, local de onde D. João II dirigiu as operações à Graciosa⁵³².

⁵²⁶ Maria da Graça Maia Marques e Maria da Graça Mateus Ventura, *Foral de Vila Nova de Portimão 1504*. Act. do texto, introd., notas e glossário de [...], Portimão, Câmara Municipal, 1990, p. 93. Segundo João da Cruz Viegas (*op. cit.*, p. 23) o quadrilheiro “era um oficial inferior da Justiça que vigiava com 20 homens, ou «vintaneiros», a sua *quadrilha*, ou *bairro* como se diz hoje”.

⁵²⁷ Por esta altura tinha perto de cinquenta anos. Havia servido em África, nas guerras com Castela e detinha o cargo de alcaide-mor de Lisboa desde 1471, em sucessão do pai.

⁵²⁸ Joaquim Candeias Silva e Manuel da Silva Castelo Branco, *A Beira Baixa na Expansão Ultramarina* [...], p. 41.

⁵²⁹ Anselmo Braamcamp Freire, *Expedições e Armadas nos anos de 1488 e 1489*, Lisboa, Livraria Ferin, 1915, p. 42.

⁵³⁰ Idem, *ibidem*, p. 46.

⁵³¹ Idem, *ibidem*, p. 49.

⁵³² Cf. Rui de Pina, *Crónica de D. João II*, cap. XXXVIII, pp. 74-78.

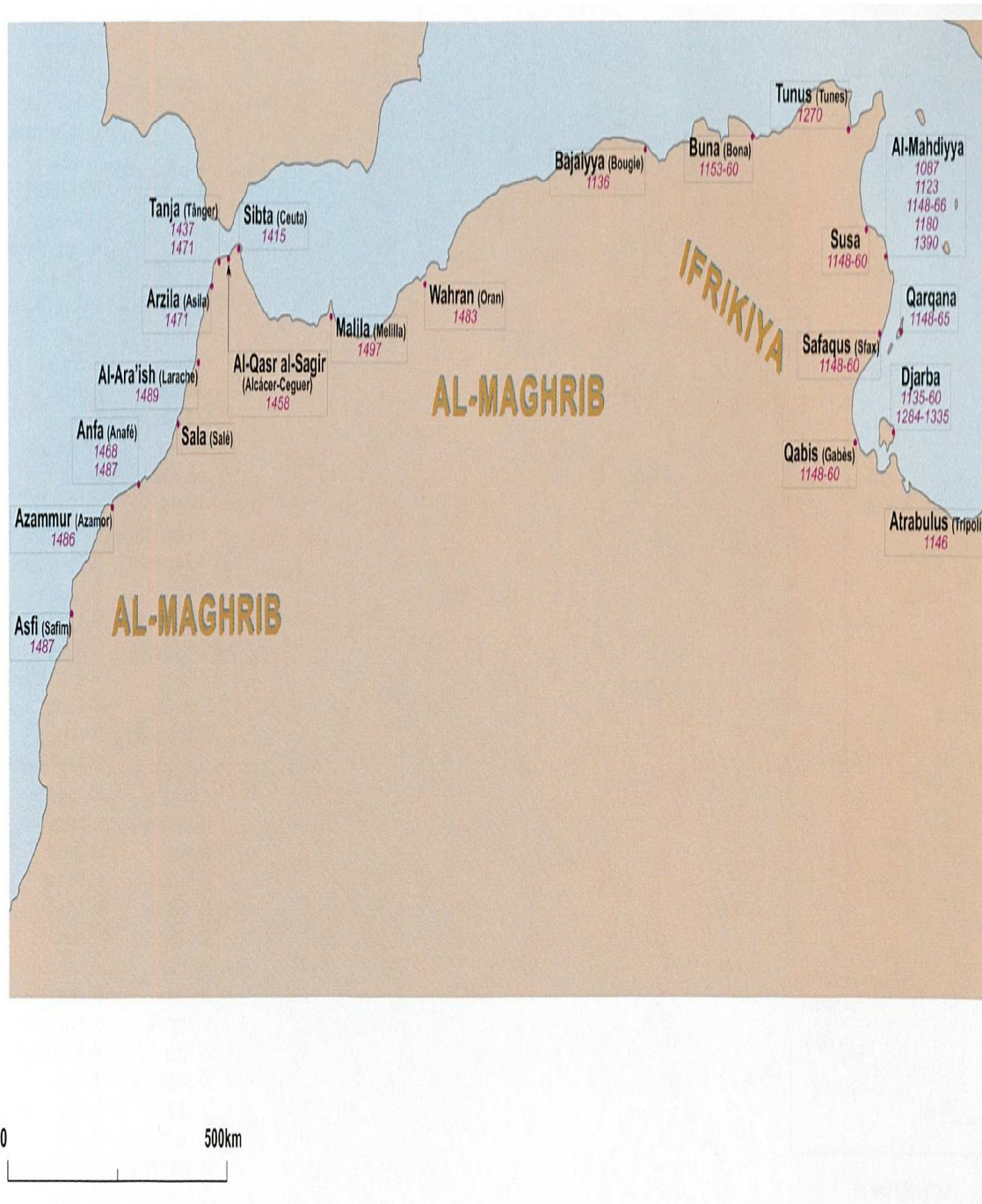


Fig. 21 – Conquistas e feitorias cristãs no Norte de África (sécs. XII-XV)⁵³³.

⁵³³ Adaptado de A. H. de Oliveira Marques e João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, p. 144.



Fig. 22 – Os Portugueses em Marrocos (sécs. XV-XVI)⁵³⁴.

3. Cascais no serviço militar e abastecimento

Apesar do prestígio adquirido pela Coroa portuguesa com a tomada de Ceuta, a verdade é que a manutenção desta praça, e posteriormente das outras praças africanas, exigiu um enorme esforço humano e financeiro ao reduzido erário régio português. Para controlar e gerir a empresa africana a Coroa fez-se valer de “uma crescente rede burocrática, alimentada por uma correspondência regular entre os responsáveis administrativos em Portugal e nas partes africanas”⁵³⁵. Era na Metrópole que se encontravam as estruturas capazes de gerir os recursos inerentes às despesas da presença

⁵³⁴ Adaptado de idem, *ibidem*, p. 196.

⁵³⁵ Paulo Vicente, *A Violência na cronística sobre Marrocos nos séculos XV-XVI: representações e vivências*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2007, p. 152. Exemplar policopiado.

portuguesa naquelas praças e de organizar as frotas e armadas imprescindíveis para manter uma linha de navegação constante com o Norte de África. Se de início foi trabalhoso formar uma frota numerosa e capaz de tomar uma cidade situada noutro continente, a conquista e presença portuguesa em Ceuta, para além de dar a Portugal “uma palavra importante nas questões do Mediterrâneo Ocidental”, vindo a alterar parte do equilíbrio que há muito estava imposto naquela região⁵³⁶, foi fundamental para o desenvolvimento da marinha lusitana. De facto, a presença portuguesa em Ceuta obrigou à criação e canalização de meios para o sustento de uma frota de guerra virada para a defesa daquela praça, transporte e substituição da guarnição quando se revelava necessário, bem como de uma frota de comércio e abastecimento de víveres, armas e outros produtos diversos, isto quando não actuava com intuitos corsários⁵³⁷.

3.1. *Forças de combate e recrutamento*

Após a conquista de Ceuta D. João I deixou a capitania desta praça a D. Pedro de Meneses. Desde os primeiros tempos de ocupação que as escaramuças se tornarão frequentes mas só em 1418 é que os Mouros conseguiram cercar a cidade⁵³⁸, obrigando ao aprestamento de uma armada de socorro aos sitiados.

Não obstante a ida para Ceuta fosse “considerada uma actividade obrigatória de âmbito militar”, a verdade é que “a documentação apenas nos revelou alguns nomes, dos milhares e milhares que cremos que tenham embarcado, por diversas vezes, em auxílio da manutenção da cidade”⁵³⁹. De acordo com João Gouveia Monteiro eram quatro os tipos de tropas que formavam o exército que acompanhava o rei: os nobres, os indivíduos recrutados nos concelhos, os contingentes das ordens militares, os pequenos corpos de mercenários e de homiziados⁵⁴⁰.

No que diz respeito a Cascais os seus senhores lideravam sempre uma importante força militar onde se incluíam combatentes da dita vila e termo: acontiadados

⁵³⁶ Sobre estas questões vide Filipe Themudo Barata, *op. cit.*, pp. 401-402.

⁵³⁷ Vide António Dias Farinha, “Prólogo”, in *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*. Org. de Francisco Contento Domingues e Jorge Semedo de Matos. Pról. de [...], Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 10-11. Sobre a actividade corsária portuguesa naquela área até ao assalto a Tânger vide Abel dos Santos Cruz, “A Guerra naval no «Mediterrâneo Atlântico» (1415-1437): relatos do curso português no texto literário de Gomes Eanes de Zurara”, *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, vol. I, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2006, pp. 35-58.

⁵³⁸ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica de D. Pedro de Meneses*, liv. I, cap. LXII, pp. 246-247, 448-449; *Monumenta Henricina*, vol. II, pp. 319-320.

⁵³⁹ João Silva de Sousa, *A Casa Senhorial do Infante D. Henrique*, Lisboa, Livros Horizonte, 1991, p. 118.

⁵⁴⁰ João Gouveia Monteiro, “Organização e formação militares”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, p. 192.

ou aquantiados (cavaleiros e peões armados de diversas maneiras), besteiros do conto e homens saídos das vintenatas do mar para servirem nas galés, isto é, como galiotes.

O recrutamento militar destas forças era feito a nível concelhio. Cabia aos juízes e vereadores locais a indicação dos vizinhos adequados para que as autoridades responsáveis procedessem à recruta, ou seja, o anadel e o coudel, se bem que estes estivessem, à partida, em sintonia com o senhor local. Era nos alardos que os anadéis e os coudéis procediam à revista militar, onde se inspeccionava o estado das armas bem como se testava a capacidade individual para manejar as armas e a pontaria de cada um. Ao anadel cabia gerir a recruta dos besteiros do conto e, em caso de guerra, conduzi-los aos locais de concentração da gente de armas e comandá-los em combate⁵⁴¹. Por sua vez, o coudel fazia a avaliação individual dos bens dos acontiadados em colaboração com um ou dois homens-bons locais e procedia à sua revista. Averiguava “se as regras prescritas eram cumpridas e se todos estavam aptos para as tarefas de combate”. Neste sentido, o coudel pressionava os acontiadados a apresentarem-se com cavalos e armas nos alardos que se verificavam com certa regularidade ao longo do ano para se proceder à revista operacional⁵⁴². Comandava igualmente os acontiadados nos combates.

Contudo, a grande força militar a nível concelhio eram os besteiros do conto, “mesteirais experientes e hábeis no uso da besta” que “deveriam manter um elevado grau de prontidão”⁵⁴³. Como corpo militar⁵⁴⁴ assumiam enorme importância na organização dos recursos bélicos do Reino⁵⁴⁵, vindo a juntar-se à cavalaria vilã, à cavalaria dos nobres, à cavalaria das ordens religiosas e à marinha armada como um grande complemento militar. Conforme revela João Gouveia Monteiro, os besteiros do conto eram indispensáveis ao sucesso da maioria das operações militares pelo que o respectivo recrutamento era bastante cuidadoso e selectivo, sendo que a Coroa, desde cedo, criou “condições que garantissem uma efectiva e meritória prestação militar

⁵⁴¹ O anadel tinha a função de preencher as vagas em aberto para os postos de besteiro do conto derivadas da morte de uns, da fuga de outros ou dos “que devido ao seu estado de penúria económica eram libertados dessa função” (Humberto Baquero Moreno, “A Organização Militar em Portugal [...]”, p. 36).

⁵⁴² Idem, *ibidem*, pp. 31 e 34. Geralmente, “uma vez por ano, na Páscoa, ou também em Setembro, no Natal e em Março, para os que deviam possuir um cavalo” (João Gouveia Monteiro, *op. cit.*, p. 197). Nestes alardos aplicavam-se penas elevadas aos faltosos ou aos que não se apresentavam devidamente equipados e bem montados.

⁵⁴³ Miguel Gomes Martins, *Lisboa e a Guerra (1367-1411)*, pp. 16 e 46.

⁵⁴⁴ João Gouveia Monteiro (*op. cit.*, p. 197) e Miguel Gomes Martins (*op. cit.*, pp. 16 e 35) remontam a criação desta milícia a finais do século XIII ou inícios do seguinte, durante o reinado de D. Dinis, se bem que Luís Miguel Duarte, secundando José Mattoso, indique que já vinha referida nos forais do século XII (cfr. Luís Miguel Duarte, *D. Duarte*, p. 96).

⁵⁴⁵ Humberto Baquero Moreno, *op. cit.*, pp. 35 e 39.

destes homens”⁵⁴⁶. Apesar de ser uma força especializada que usava a besta como principal arma de arremesso – lançava pelouros, virotes e pedras – e que era recrutada para defesa das populações concelhias, os seus elementos podiam combater a cavalo ou exercer igualmente a função de marinheiros armados com besta. De facto, como observou Luís Miguel Duarte, a sua versatilidade permita uma adaptação a qualquer cenário de guerra: combater no terreno, dentro das muralhas, a bordo de um navio, montados ou apeados.

A 3 de Agosto de 1380, querendo fazer graça e mercê ao anadel e aos besteiros do conto de Cascais, D. Fernando concedera-lhes vários privilégios entre os quais o de não serem constrangidos a servir em nenhuns lugares salvo com o seu anadel⁵⁴⁷. Não sabemos quantos besteiros existiriam em Cascais e seu termo por esta altura. Contudo, o título LXIX das *Ordenações Afonsinas* (datado de 1422) veio a impor que Cascais, à semelhança da vizinha Sintra, deveria ter daí em diante 20 besteiros do conto, número certamente igual ou muito próximo ao que já existiria nessa época⁵⁴⁸ e que poderia indiciar uma relativa densidade do seu agregado populacional⁵⁴⁹. Outras áreas portuárias como, por exemplo, Atouguia (15), Sesimbra (20) e Lagos (25), tinham números semelhantes ou muito próximos daquele que fora ordenado para a vila cascalense⁵⁵⁰.

Sabe-se que o recrutamento dos besteiros do conto, a princípio, era feito “entre os mesterais jovens e casados, com determinada soma de bens”⁵⁵¹, sendo que muito excepcionalmente entraria gente de outra condição, designadamente os que se dedicavam à lavoura, somente quando estes não lavravam continuamente com uma junta de bois. Assim, a esmagadora maioria dos besteiros eram sapateiros, alfaiates, ferreiros, carpinteiros, tanoeiros e gentes de outros ofícios. Os que se recusassem a servir em Ceuta ou nas armadas teriam como pena o dobro do tempo de serviço.

Para além das unidades de recrutamento dos acontiadados e dos besteiros do conto existiam as vintenatas: as de terra e as do mar. Cabia aos vintaneiros, os quais recebiam o

⁵⁴⁶ João Gouveia Monteiro, *A Guerra em Portugal nos Finais da Idade Média*, Lisboa, Editorial Notícias, 1998, p. 58.

⁵⁴⁷ Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. XXXIV, doc. 7. Certamente que esse privilégio surgiu para fazer face a certos acontecimentos verificados durante as guerras com Castela.

⁵⁴⁸ Por essa altura, e após o levantamento que fora feito em cada comarca, o rei havia ordenado que o número de besteiros do conto por povoação referida deveria ser igual ao que já vinha referido nos livros de Vasco Fernandes e Armon Botim (*Ordenações Afonsinas*, tít. LXIX, pp. 439 e 466).

⁵⁴⁹ Apesar do despovoamento que Cascais vivia em finais do século XIV, é assim que António Borges Coelho caracteriza os agregados populacionais com 20 ou mais besteiros (*Questionar a História*, vol. II - *Clérigos, mercadores, «judeus» e fidalgos*, Lisboa, Caminho, 1994, p. 53).

⁵⁵⁰ *Ordenações Afonsinas*, liv. I, tít. LXIX, pp. 438-442. De salientar que Lagos mantinha o mesmo de número de besteiros registado em 1384 enquanto que Sines perdia 10 besteiros e Tavira 4 (António Borges Coelho, *op. cit.*, pp. 47 e 50-51).

⁵⁵¹ A. H. de Oliveira Marques, “A Arte da Guerra”, in *Nova História de Portugal*, vol. IV, p. 348.

cargo por indicação do anadel-mor, a nomeação dos galiotes (remeiros) necessários para servirem nas galés. Essa nomeação era feita no seio das povoações, procedendo-se à divisão dos homens recrutados em vintenhas, ou seja, grupos de 20 homens, sendo que estes eram constituídos nomeadamente por pescadores, barqueiros e marnoteiros. Tendo em conta que a movimentação de homens para as galés ascendia aos milhares, o recrutamento tornava-se problemático para as vilas e cidades que mais dependiam do mar. A partir de 1405 a inscrição nas vintenhas passou a ser feita logo aos 12 anos⁵⁵².

Um documento de 1383 – ainda dentro do período das guerras com Castela, no ano anterior a mais um cerco a Lisboa – revela que existiam sete vintaneiros no termo de Cascais⁵⁵³, o que significava ter 140 homens preparados ou em formação para a guerra.

3.2. *Privilégios, isenções e as ligações de D. Álvaro de Castro*

Com o desenrolar da presença portuguesa em Ceuta o recrutamento torna-se mais difícil e as tensões aumentam entre os oficiais de recruta e os vizinhos, às vezes até mesmo entre o poder senhorial, devido a questões relacionadas com as isenções e a comparência nos alardos. Por carta de 10 de Agosto de 1425, por exemplo, ficamos a saber que havia uma demanda entre D. Afonso de Cascais (sobrinho do rei) e os moradores daquela vila. Queixava-se D. Afonso que todo o homem que lavrasse em herdade não privilegiada devia pagar-lhe jugada. Por sua vez, o conselho de Cascais argumentava que D. Afonso demandava aquela jugada segundo a ordenação do foral de Almada, o qual era estremado do foral de Sintra e do lugar de Cascais, sendo que este último legislava que se um peão pudesse ter cavalo e comparecesse perante o coudel não deveria pagar jugada. Contudo, D. Afonso argumentava que tais moradores não tinham cavalos nem armas para servir continuamente o rei. Para resolver a contenda D. João I ordenou que os moradores de Cascais e seu termo que tivessem ou viessem a ter cavalo deveriam apresentar-se perante o coudel e o almoxarife de D. Afonso três vezes ao ano: no primeiro dia de Janeiro, Maio e Setembro, ficando assim isentos da

⁵⁵² *Ordenações Afonsinas*, liv. I, tit. LXX, pp. 470-471.

⁵⁵³ Salvador Dias Arnaut, *A Crise Nacional dos Fins do Século XIV*, I, p. 422, doc. 42; *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I*, vol. II, pp. 71-76.

jugada. Os que não obedecessem a estas disposições pagariam o imposto⁵⁵⁴. Estas disposições seriam confirmadas nos reinados de D. Duarte e D. Afonso V⁵⁵⁵.

A 18 de Junho de 1426 D. João I isentou os pescadores de Cascais de terem cavalos, armas e de comparecerem em alardos⁵⁵⁶. Porém, no ano seguinte, por carta de 4 de Janeiro inserta numa outra de 15 de Julho de 1435, ficamos a saber que os pescadores de Cascais reclamavam que o coudel os constrangia e oprimia a ter cavalos, armas e bestas. Por essa altura, através do pagamento de duas dízimas (a nova e a velha), os pescadores já estavam isentos de servirem como galiotes mas pretendiam continuar a usufruir de certos privilégios conseguidos enquanto galiotes, entre os quais o de não estarem sujeitos precisamente a que o coudel lhes lançasse cavalos, bestas, armas, dardos e escudos. É que com estas medidas não haveria a liberdade pretendida para a vida no mar, logo, seria mais difícil obter os valores para continuar a pagar a dízima. Com efeito, o rei confirmou aos mesmos pescadores de Cascais e seu termo que pescassem “continuadamente, pelo menos 8 meses em cada ano”, a isenção de terem armas, cavalos, lanças, bestas, dardos, escudos e de comparecerem em alardos, apesar do coudel local os continuar a pressionar. Estas prerrogativas seriam confirmadas nos reinados seguintes⁵⁵⁷.

Era por altura dos alardos que surgiam a maior parte dos problemas entre a população e os oficiais de recruta. Como se pode calcular “estas revistas periódicas constituíam momentos de grande tensão na vida das comunidades tardo-medievais”, revelando um “profundo antagonismo que as populações nutriam relativamente às obrigações militares a que estavam sujeitas e onde, por isso mesmo, haveria lugar a um comércio de favores e mesmo a ajustes de contas pessoais que a Coroa dificilmente conseguia gerir”⁵⁵⁸. São várias as contendas que a documentação refere levantas pelos oficiais de recruta para a apresentação dos homens de armas pela altura dos alardos, sobretudo por intermédio dos coudéis que tratavam de enviar alvarás e cartas de apuração a homens que não costumavam ser mobilizados para a guerra.

⁵⁵⁴ Ferreira de Andrade, *op. cit.*, pp. XLI-XLII, doc. 18; *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. IV, t. II, 2006, pp. 81-82, doc. 543.

⁵⁵⁵ Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. XLIX, doc. 25.

⁵⁵⁶ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 108, doc. 80. Os mesmos privilégios tinham sido concedidos aos pescadores de Sesimbra a 7 de Maio desse mesmo ano (Amândio Barros, *op. cit.*, p. 120, nota 76). A 20 de Junho de 1451 é estendida a isenção de terem armas, cavalos e de comparecerem em alardos aos pescadores de Faro que pesquem, pelo menos, oito meses por ano, em razão da dízima velha que já pagavam (e pela qual ficavam livres de ser galiotes) e da dízima nova, à semelhança do que já acontecia com os pescadores de Lisboa, Cascais, Sesimbra, Pederneira e etc (João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 545, doc. 1055).

⁵⁵⁷ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, p. 478, doc. 732; Ferreira de Andrade, *op. cit.*, pp. XL, XLII-XLIV e L-LI, docs. 16, 19 e 27; *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. I, t. II, pp. 165-167, doc. 860.

⁵⁵⁸ João Gouveia Monteiro, *op. cit.*, p. 197.

No caso de Cascais os documentos de chancelaria revelam pressões exercidas pelos coudéis concelhios, até mesmo junto de antigos besteiros do conto ou dos pescadores que tinham sido isentos de servir na guerra, situação que não diferia dos restantes concelhos do Reino. Por vezes os problemas levantados atingiam os próprios anadéis, isto quando os coudéis colocavam no livro de coudelaria o nome de pessoas que, à partida, já estavam destacadas para servir como besteiros do conto ou galiotes, causando assim enorme confusão e repúdio entre os vizinhos. De facto, em “todos os concelhos os coudéis constituíam uma fonte de conflitos em permanência, sendo de índole vária e diversificada as questões que se colocavam e geravam tensões” com “os residentes abrangidos pelas obrigações”, daí que se reivindicasse em Cortes que este cargo deveria ser exercido por naturais dos concelhos e nunca por estranhos⁵⁵⁹.

Curiosamente, durante o período em que D. Álvaro de Castro senhoriou Cascais, mais precisamente por carta de 20 de Novembro de 1445, D. Afonso V nomeou Álvaro Afonso, escudeiro do próprio D. Álvaro de Castro e morador em Cascais, para o cargo de coudel da dita vila durante cinco anos. Álvaro Afonso substituíu assim Fernão Vasques que havia terminado o seu tempo de exercício do cargo durante cinco anos, período que se infere pelas indicações da carta, tal como os anteriores coudéis⁵⁶⁰. Desta feita, o escolhido seria, aliás, um homem da confiança do senhor de Cascais o que lhe garantiria certamente uma melhor gestão dos recursos humanos disponíveis⁵⁶¹. Note-se que “os nobres a quem eram doadas terras, rendas e outros bens para servirem o monarca com um determinado número de lanças tratavam de assegurar o recrutamento destas nos seus próprios senhorios, nas terras sobre as quais tinham jurisdição ou influência, junto dos seus próprios vassallos e dependentes”⁵⁶². Todavia, as populações também chegavam a enfrentar arrolamentos ilegais levados a cabo pelos fidalgos que

⁵⁵⁹ Humberto Baquero Moreno, *op. cit.*, pp. 31-32.

⁵⁶⁰ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 5, fl. 3v (em anexo). Os coudéis eram oficiais de nomeação régia que teoricamente exerciam a sua função entre 3 a 5 anos, embora por vezes se eternizassem nos seus cargos o que facilitava o tráfico de influências e muitos abusos, sendo que o momento propício para tal era na altura dos alardos, ou seja, “das revistas ou mostras” (João Gouveia Monteiro, *op. cit.*, p. 197).

⁵⁶¹ A 12 de Setembro de 1454, João Pimenta, escudeiro da casa régia, é nomeado para o cargo de coudel da vila de Cascais e seu termo durante um período de cinco anos, em substituição de Álvaro Afonso que terminara o seu tempo de exercício nesse cargo (ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv.10, fl. 118v). A 12 de Maio de 1462, Tristão Inglês, cavaleiro da casa régia e almoxarife das tarecnas da cidade de Lisboa, havia sido destacado para o cargo de coudel da vila de Cascais por três anos em substituição de Bastião Vasques, o qual terminava o seu tempo de serviço (idem, *ibidem*, liv. 1, fl. 28). A 15 de Dezembro de 1471, João Pimenta, cavaleiro do duque D. João e morador na cidade de Lisboa, é nomeado por dois anos para coudel da vila de Cascais e seu termo (idem, *ibidem*, liv. 17, fl. 22).

⁵⁶² João Gouveia Monteiro, *op. cit.*, p. 193.

não obedeciam ao apuramento seguido pelos coudéis⁵⁶³, sendo que muitos acabariam por ser recrutados sem ter qualquer experiência no manejo de armas⁵⁶⁴.

Já se viu que o senhor de Cascais participou na expedição desastrosa a Tânger, onde comandou um grupo militar, e que, em Abril de 1440, tomou parte da expedição mal sucedida que rumou a Ceuta com o objectivo de entregar esta cidade em troca do resgate do infante D. Fernando. Embora não tenha participado na tomada de Ceuta – uma vez que seria muito novo ou ainda não havia nascido –, posteriormente são várias as cartas, especialmente de perdão, de indulto e de comutação de penas a escudeiros e a degredados sob comando de D. Álvaro de Castro que nos dão conta das suas movimentações para aquela praça. De facto, entre 1442 e 1456 surgem vários documentos que nos indicam (de forma directa ou indirecta) a sua presença em Ceuta com bastante frequência. Tome-se, como exemplo, uma carta de quitação de 2 de Março de 1456 relativa às despesas feitas entre 1453-1454 pelo tesoureiro-mor das coisas de Ceuta em Lisboa. Nesta carta é referido que D. Álvaro de Castro, para além de vários alimentos, recebeu 13.150 reais de soldo e mantimento de dois meses para servir naquela praça com cinquenta escudeiros, besteiros e quinze homens de pé⁵⁶⁵.

Não obstante as várias indicações surgidas na documentação revelarem que seria corrente a presença de D. Álvaro de Castro em Ceuta, onde chegou a estar ano e meio sem interrupção⁵⁶⁶, não nos surge nenhuma indicação de gentes de Cascais a servir nessa praça durante esse período, embora isto não signifique que assim tenha sido até porque o mesmo D. Álvaro tinha escudeiros oriundos de Cascais ao seu serviço⁵⁶⁷.

A 13 de Setembro de 1454, D. Afonso V privilegia João Eanes Hulgeiro, acontiado em arnês e morador no termo de Cascais, concedendo-lhe aposentação “com sua honrra porquanto he muyto velho e de hidade de lxx annos e muyto adorado de door de perlisia segundo delo fomos certo per hũa jnquiriçom”⁵⁶⁸. Todavia, só por documento de 25 de Novembro de 1471, no seguimento do perdão geral concedido aos

⁵⁶³ Amândio Barros, *op. cit.*, p. 125.

⁵⁶⁴ Reportando-se desde logo ao recrutamento das gentes da Beira que D. Henrique fez para a tomada de Ceuta, Zurara dizia: “uma coisa é lidar com porcos monteses na Beira, outra é pelejar com homens armados que se sabem defender” (Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, cap. XLIX, p. 109).

⁵⁶⁵ Segundo consta, em 1454, já no seu regresso, D. Álvaro de Castro terá entregue 5 cascos de tonéis e 4 cascos de pipas “que trouue de çepa” ao tesoureiro-mor das coisas de Ceuta em Lisboa (Pedro de Azevedo, *op. cit.*, t. II – (1450-1456), pp. 688 e 703; João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 353, doc. 228).

⁵⁶⁶ Carta de 8 de Maio de 1442 (cf. João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 520, doc. 939).

⁵⁶⁷ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 5, fl. 3v.

⁵⁶⁸ Idem, *ibidem*, liv. 10, fl. 102v (em anexo).

homiziados que haviam servido na tomada de Arzila⁵⁶⁹, e reconhecendo os instrumentos públicos feitos a seu favor pelos familiares de Vasco Anes, mancebo de soldada dos frades da Penha Longa, ficamos a saber de mais um cascalense que havia servido em Marrocos. Neste caso, D. Afonso V perdoou a pena a João Domingues, carpinteiro que habitava no termo da vila de Cascais e que fora acusado do homicídio do amante de sua esposa, ou seja, Vasco Anes, o qual “dormia carnallmente e lhe pecaia na ley do casamemto com ssua molher”⁵⁷⁰.

3.3. *Consequências sócio-económicas do recrutamento militar*

3.3.1. *Possíveis consequências no quotidiano cascalense*

Conforme mencionou Oliveira Marques na população cascalense “incluir-se-ia uma maioria de pescadores e outros mareantes, umas dezenas de lavradores, uns quantos clientes dos senhores da vila e alguns homens de negócio ligados ao comércio do peixe e da fruta, ao contrabando, etc”⁵⁷¹. É difícil dizer qual o impacto que a expansão portuguesa causou na demografia cascalense – se é que causou – com a partida das suas gentes quando nem sequer existem dados rigorosos sobre a sua presença nas campanhas ao Norte de África. Todavia, tendo em conta o que acontecia nas outras cidades e vilas do Reino e através da conjugação de alguns dados dispersos com os privilégios outorgados pelos monarcas desde finais do século XIV e ao longo da centúria seguinte, é possível estabelecer um quadro hipotético sobre o que poderá ter ocorrido.

Como já se viu o recrutamento das forças militares era problemático e gerava grandes “atropelos que prejudicavam o bom negócio do governo dos concelhos”⁵⁷². Alguns dos homens a ser recrutados para servir nas praças de guerra africanas

⁵⁶⁹ Sobre os criminosos que serviram na tomada de Arzila vide Luís Miguel Duarte e José Augusto P. de Sotto Mayor Pizarro, “Os forçados das galés (os barcos de João da Silva e Gonçalo Falcão na conquista de Arzila em 1471”, *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época. Actas*, vol. II – *Navegações na segunda metade do século XV*, Porto, Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 313-328.

⁵⁷⁰ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 17, fl. 86 (em anexo).

⁵⁷¹ A. H. de Oliveira Marques, “Para a História do Concelho de Cascais na Idade Média – I”, p. 120.

⁵⁷² Cf. Maria Helena da Cruz Coelho, “O Portugal Quatrocentista – Um Reino de onde partiram povoadores para os Açores”, *Revista Portuguesa de História*, t. XXXI, vol. I, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social, 1996, p. 120.

chegavam mesmo a fugir ainda antes do recrutamento ou a desertar dos seus postos posteriormente⁵⁷³.

Para além da perda humana e despovoamento a que as cidades, vilas e aldeias estavam sujeitas – agravadas pela fuga de muitos homens ao serviço militar, antes e depois do seu recrutamento –, a participação na guerra trazia consequências que se verificavam no enfraquecimento das defesas militares e da vida económica das regiões onde era feito. Por isso mesmo, a 6 de Novembro de 1443, D. Afonso V concedeu aos besteiros do conto de Cascais a isenção de servirem em quaisquer partes. Argumentava-se que este era um local onde aportavam muitos navios inimigos e de outras partes, daí ser necessária a sua defesa. Note-se que, para além de operarem nas acções ofensivas em serviço da Coroa, defensivamente, as milícias concelhias tinham de garantir a segurança dos territórios a que estavam ligadas. Porém, este privilégio concedido pelo monarca quebrava-se quando o mesmo ordenava um “especial mandado”⁵⁷⁴.

No plano económico a partida para a guerra poderia ser ruínosa sobretudo porque propiciava o abandono das terras e dos meios de produção. Desde as cortes de 1361 – pelo menos – que o povo reclamava o quanto era prejudicial o modo como se procedia à recruta para as vintenatas de mar, a qual aglomerava “homens que não viviam dele nem dos rios”, incluindo lavradores, “ficando as herdades sem pessoas que olhassem por elas”. Dez anos volvidos e todos os trabalhadores rurais seriam isentos de servir em galés⁵⁷⁵.

Por carta de 28 de Abril de 1463 é dado a conhecer que D. Álvaro de Castro informara D. Afonso V de que os lavradores de Cascais tinham muito trabalho “em servirem com suas bestas” e em “carregas e com mantimentos”, isto quando o rei estava em Sintra ou em Oeiras, sujeição imposta pelo coudel e escrivão da coudelaria. Com efeito, em abono do pedido do senhor de Cascais, D. Afonso V privilegia os lavradores locais isentando-os de terem coudel e escrivão de coudelaria nessa vila e seu termo em troca de outras contrapartidas⁵⁷⁶. Embora a carta de 1463 não o refira, não podemos deixar de mencionar a importância que seria evitar essas imposições dos coudéis – aliás, a grupos de trabalhadores à partida isentos – porquanto era vital manter os braços

⁵⁷³ Nas Cortes de Santarém de 1418 foi deferido condicionalmente que os galiotes e os vintaneiros fugidos às galés fossem amnistiados e regressassem pacificamente às suas terras (Armando de Sousa, *op. cit.*, vol. II, p. 272).

⁵⁷⁴ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 25, fl. 62v.

⁵⁷⁵ Rosalina Branca da Silva Cunha, *Subsídios para o estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia*, sep. da *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, t. XX, 2.ª sér., n.º 1, Lisboa, 1954, p. 45.

⁵⁷⁶ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 9, fl. 65; Ferreira de Andrade, *op. cit.*, pp. XLVII-XLVIII, doc. 23. Esta carta seria confirmada a 20 de Julho de 1497.

necessários à produção de cereais. Isto poderia ser mais significativo caso as produções se destinassem a abastecer as praças africanas. Contudo, apenas os lavradores conseguiam esta isenção.

Cascais, enquanto vila, vivia sobretudo dos frutos do mar e, para agravar a situação provocada pelo recrutamento militar, o apuramento de gente para as vintenas era direccionado precisamente aos homens do mar, pesando a escolha quase sempre sobre pescadores recrutados para servirem nas galés. Só para se ter uma ideia, com base no tratado de Windsor (1386), D. João I comprometeu-se a contribuir com 10 galés portuguesas para a defesa das águas costeiras inglesas durante seis meses, sendo que cada galé era composta por 242 indivíduos: 1 patrão, 3 alcaides, 6 arrais, 2 carpinteiros, 18 marinheiros, 30 besteiros, 180 remadores e 2 sutanéis⁵⁷⁷. Se em 1369 se tinham armado 32 galés, em 1370 seguiram-se 28. Chegados a 1384 e o Mestre de Avis não conseguiu dispor de mais de 34 navios divididos entre galés e naus⁵⁷⁸. Isto teve a ver certamente com a sangria humana e a perda de vidas durante as guerras com Castela: 1369-1371, 1372-1373, 1381-1382. O conflito havia de se reacender em 1384 com prosseguimento, salvo breves interrupções, até 1402 e com perigo latente até 1431.

Presume-se que a perda de efectivos militares nestas guerras com Castela ter-se-á feito sentir de forma acentuada no concelho de Cascais, tendo este território perdido boa parte da sua população masculina inserida nos grupos sócio-militares⁵⁷⁹. Se em 1383 existiam 7 vintenas no termo de Cascais, o que corresponderia a 140 homens destacados para a guerra, a 15 de Novembro de 1385, um ano após novo cerco castelhano a Lisboa, fazendo graça e mercê ao conde D. Henrique de Vilhena, na altura senhor daquela vila, D. João I isentou os moradores de Cascais e seu termo da prestação de serviço em armada de galés uma vez que a vila era despovoada e era preciso povoá-la. Porém, D. João I fazia ver “ao nosso almjante e ao capitam moor da nossa frota e a outros quããesquer” que esta disposição apenas devia ser cumprida se as armadas não passassem o número de seis galés. Caso contrário ordenava-se que fossem obrigados a prestar serviço tal como acontecia com os outros homens das vintenas do mar⁵⁸⁰.

⁵⁷⁷ Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa [...]*, p. 104.

⁵⁷⁸ A. H. de Oliveira Marques, “A Arte da Guerra”, p. 363.

⁵⁷⁹ Entre 1373 e 1375 os habitantes do concelho de Cascais foram mobilizados para a construção da muralha fernandina de Lisboa (A. H. de Oliveira Marques, “Estratificação Económico-Social de uma Vila Portuguesa da Idade Média”, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, p. 123; João Gouveia Monteiro, “Castelos e Armamento”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, p. 177).

⁵⁸⁰ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 429, doc. 523; Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. XXXIX, doc. 14; *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. I, t. 3, p. 95, doc. 1131.

Deste modo, afigura-se que entre 1383 e 1385 Cascais tenha perdido boa parte dos seus homens na luta com Castela, facto que terá levado D. Henrique de Vilhena a reivindicar a isenção da sua população perante o rei. Como área bastante exposta ao perigo e, muito possivelmente, face ao terror psicológico de novo ataque castelhano a Cascais, é possível também que esta vila tenha perdido gente que agora imigrava para outras terras fugindo à destruição que outrora havia afectado as suas casas e colheitas. Tentava-se escapar igualmente à chamada para a guerra⁵⁸¹. Acrescia que desde 1373 já se fazia eco, segundo Fernão Lopes, de Cascais ser um local com “poucas gentes”⁵⁸², bem como o facto da peste estar bastante acesa em Lisboa e arredores, sobretudo em 1384⁵⁸³, factores mais que suficientes para causarem uma mortandade considerável e uma estagnação demográfica numa vila portuária como a de Cascais, sujeita à passagem de todo o tráfego marítimo destinado à capital do Reino.

A 10 de Abril de 1393, depois de uma petição de João das Regras, donatário de Cascais, que na altura terá tido problemas com o alcaide do mar em relação à jurisdição sobre os homens do mar, a vila piscatória vê extinta o ofício de alcaide dos homens do mar⁵⁸⁴ existente pelo menos desde 1282⁵⁸⁵. O alcaide dos homens do mar era uma espécie de capitão de porto nomeado pelo almirante, existente nas principais cidades e vilas marítimas, e que ocupava, sobretudo, funções de justiça e de organização⁵⁸⁶. Não se sabe ao certo qual o problema jurisdicional que motivou João das Regras a avançar com uma petição exigindo o fim da alcaidaria de mar. Possivelmente, teria havido algum tipo de pressão exercida sobre os homens do mar, talvez sobre os pescadores, e

⁵⁸¹ Como se pode imaginar o fantasma da guerra estava presente, ao mínimo rumor de que se iria formar uma armada as povoações marítimas entravam em agitação. Os apuradores de gente para as galés andavam de terra em terra “numa verdadeira caça ao homem, ignorando privilégios e incapacidades para o serviço, prendendo gente, soltando-a da cadeias ou já das galés por peitas e, passados quatro dias, voltando a prendê-la e pedindo-lhe uma quantia superior”, fazendo com que “o fantasma do recrutamento para os bancos das galés” perseguisse “quase todos os homens do povo”. Neste sentido, um dos privilégios mais procurados pelo homem medieval era precisamente o de não servir nas galés (Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, p. 317).

⁵⁸² Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. LXXVIII, pp. 269-270.

⁵⁸³ Veja-se que foi esse mesmo surto epidémico (ou de tifo) que causou grande mortandade no contingente castelhano que sitiava Lisboa, dizimando-o quase por completo, obrigando assim os invasores a regressarem a Castela (Heitor Baptista Pato, *op. cit.*, pp. 100-101).

⁵⁸⁴ Alegava João das Regras que o rei havia feito mercê do ofício de alcaide do mar a um morador desse lugar, pelo que “polla dicta carta toma jurdiçam e conhece dos fectos dos homens do mar o que diz que he perjuizo seu e da jurdiçam do dicto seu logar” (João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 440, doc. 576; Ferreira de Andrade, *op. cit.*, p. XLI, doc. 17; *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. II, t. 2, pp. 69-70, doc. 739).

⁵⁸⁵ O documento, no que toca a Cascais, alude a um Martim Anes que fora alcaide do mar em Lisboa e que, durante o desempenho as suas funções, pôs alcaides do mar em Cascais e Sesimbra, os quais, no exercício das suas funções, prendiam os pescadores quando estavam em terra, quando se feriam ou faziam alguma coisa “sem guisa” (João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, p. 17, doc. 21; Luís Miguel Duarte, “Crimes do Mar e Justiças da Terra”, p. 55, nota 33).

⁵⁸⁶ A. H. de Oliveira Marques, “A Arte da Guerra”, p. 362; Amândio Barros, *op. cit.*, p. 117.

que não respeitasse a isenção concedida na carta de 1385. É possível que assim tenha sido já que este tipo de alcaide tinha jurisdição sobre todos os homens do mar e, por vezes, fazia-se vista grossa aos privilégios concedidos pelos monarcas. O clima de guerra que se vivia com Castela facilmente acentuaria essa tendência.

A partir de 1405 a recruta para as vintenas passou a iniciar-se logo aos doze anos de idade, actividade que se estendia até aos setenta⁵⁸⁷, elevando o risco sócio-económico das cidades e vilas que mais dependiam do mar. Note-se que a pesca era uma actividade bastante lucrativa e que, em muitos casos, chegava a gerar riqueza. A grande riqueza gerada em Cascais seria mesmo através da actividade piscatória, pelo que seria essencial manter os pescadores em actividade. É verdade que a expansão marítima proporcionou o contacto com outras áreas de pesca – algumas bastante ricas – mas o recrutamento para as galés implicava a movimentação de milhares de homens, na sua grande parte pescadores, barqueiros e marnoteiros. Só em 1420 é que o monarca viria a alterar o sistema de recrutamento as vintenas. Com efeito, os pescadores ficaram obrigados a pagar mais uma dízima, a chamada dízima nova, mas em compensação ficaram isentos de servir nas vintenas de mar. E essa isenção veio a recair sobre os pescadores de Cascais a partir de 1426. Com o dinheiro recolhido através desse novo imposto o rei passaria a contratar remadores, embora nem todos estivessem de acordo com o pagamento da nova dízima⁵⁸⁸.

Segundo Fernando Gomes Pedrosa, e não obstante os privilégios e isenções que temos vindo a referir, chegados a 1440 lamentava-se pela escassez de embarcações de pesca e de pescadores. Entre os vários factores de influência negativa estava a mobilização de homens para as escáfulas da expansão marítima e as cargas fiscais asfixiantes⁵⁸⁹.

De acordo com os dados que temos vindo a apresentar para o caso de Cascais, podemos, desde já, fazer uma pequena síntese esclarecedora. Entre 1385, altura em que Cascais já se encontrava despovoada, e 1426, teriam os pescadores da dita vila servido nas vintenas apenas se o número de galés ultrapassasse uma armada de seis navios, o que facilmente seria atingido em caso de guerra – e, aliás, era esse ambiente que se vivia –, em necessidade de deslocação régia ou de defesa costeira. No entanto, em 1405, aquando de uma reestruturação do sistema de recrutamento para as vintenas, o rei

⁵⁸⁷ Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão [...]*, pp. 14, 65 e 71.

⁵⁸⁸ Cf. idem, *ibidem*, 68.

⁵⁸⁹ Idem, *ibidem*, pp. 16 e 33.

ordenara que não fossem reconhecidos os privilégios anteriormente outorgados⁵⁹⁰ e que supostamente libertariam os pescadores do serviço nas vintenas. Para além do mais, logo aos 12 anos os filhos dos pescadores passavam a ser inscritos nas vintenas.

Teria de se esperar até 18 de Junho de 1426 para que os pescadores de Cascais fossem brindados com novos privilégios. Desta feita, como já vimos anteriormente, mediante o pagamento da dízima nova – imposta a nível nacional em 1420 –, os pescadores de Cascais ficavam isentos de terem cavalos, armas e de comparecerem em alardos caso pescassem continuamente durante 8 meses em cada ano, privilégios esses que seriam confirmados nos reinados seguintes. Contudo, neste espaço de tempo o sistema de recrutamento tornara-se não só mais rígido como houve a mobilização de milhares de homens para a tomada de Ceuta, para o descerco de Ceuta e muitas outras armadas terão sido formadas para patrulha costeira, deslocação régia ou para outros tipos de missões às quais o serviço dos galiotes não poderia obstar. Conquanto os privilégios de 1426 os pescadores de Cascais continuaram a sofrer pressões, razão suficiente para que vivessem com o peso psicológico de poderem vir a incorporar uma nova armada, até porque as pressões exercidas pelos coudéis eram constantes e poderiam, entretanto, ocorrer alterações nas isenções concedidas. A simples denúncia (justa ou injusta) de que os pescadores não estariam a exercer a sua actividade pesqueira podia, como consequência, fazer com que as autoridades os repreendessem, pelo que seja de desconfiar que os privilégios nem sempre tenham sido respeitados e nem sempre os pescadores de Cascais tenham estado livres de servirem nas vintenas de mar.

Face a estes privilégios que, em prol da conjuntura de guerra, facilmente poderiam ser contornados, custa a crer que os pescadores de Cascais tenham andado longe da guerra. Para além disso, não é de rejeitar que, pontualmente, tenham sido chamados a transportar produtos para os portos de Marrocos à semelhança do que acontecia com os pescadores de outras áreas portuárias do Reino⁵⁹¹.

Quanto aos lavradores de Cascais e seu termo, apesar de a partir de 1463 terem ficado isentos da sujeição a um coudel e de serem chamados para serviços alheios à sua actividade, pouca informação dispomos para os anos antecedentes, a não de que continuavam pressionados pelos coudéis locais. Os lavradores, a nível geral, estavam protegidos por isenções mediante a prossecução do seu trabalho com uma junta de bois

⁵⁹⁰ Idem, *ibidem*, p. 66.

⁵⁹¹ Nas cortes de Lisboa de 1456, Viana do Castelo, Ponte de Lima e Vila do Conde queixaram-se de que os seus pescadores eram obrigados pelos oficiais régios a transportar couros e pão para Ceuta nos meses de Janeiro e Fevereiro, quando precisavam delas para transportar peixe, nomeadamente para Levante (*Monumenta Henricina*, vol. XII, pp. 349 e 406).

– as próprias *Ordenações Afonsinas* assim o legislavam – se bem que, tal como no caso dos pescadores, facilmente poderiam ser acusados de que não estariam a respeitar a legislação, situação que era corrente a nível concelhio, e razão para que fossem arrolados para o serviço militar, ora como besteiros do conto, ora como galiotes.

3.4. *Abastecimento: o contributo cascalense*

Era a partir do Reino que se abastecia a praça de Ceuta, cuja guarnição era composta por cerca de dois mil e quinhentos homens, ainda que “com fruste auxílio da zona da Tarifa e Cádiz”⁵⁹². Todavia, face às dificuldades de abastecimento provocadas pela resistência moura, também se recorria a uma política de saque que visava atenuar a situação⁵⁹³. Dos vários recursos que D. João I mandou apropriar para a governança desta praça contam-se várias lezírias no Ribatejo, campos de trigo no Alentejo, bem como os sáveis pescados nas avargas do rio Tejo e outros numerosos rendimentos cobrados nos diversos almoxarifados do Reino⁵⁹⁴.

Por uma carta de quitação de 1 de Maio de 1456 feita por Gonçalo Pacheco, tesoureiro-mor das “cousas” de Ceuta⁵⁹⁵ em Lisboa, referente ao que recebeu e despendeu entre 1451-1452, ficamos a saber que D. Álvaro de Castro era dono de uma barca que levava trigo, cevada e pão àquela praça⁵⁹⁶. No ano de 1452 foram entregues 103 moios, 24 alqueires de trigo e 6 moios e 16 alqueires de cevada a Luís de Deus, morador em Lisboa e mestre da barca de D. Álvaro de Castro, para transportar até Ceuta⁵⁹⁷.

Outra carta de quitação, desta vez de 2 de Março de 1456, dirigida ao mesmo tesoureiro-mor, relativamente às despesas feitas entre 1453-1454, revela-nos outros

⁵⁹² António Dias Farinha, *op. cit.*, vol. I, p. 186.

⁵⁹³ Abel dos Santos Cruz, “As Almogaverias em Marrocos”, *Actas do VI Colóquio de História Militar. Portugal na História Militar*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1995, pp. 115-116.

⁵⁹⁴ António Dias Farinha, *op. cit.*, vol. I, p. 194.

⁵⁹⁵ Nem sempre os navios aprestados para abastecer Ceuta chegavam ao seu destino. Para além dos dois naufrágios ocorridos durante a largada para Ceuta (1415), neste mesmo ano de 1451 naufragou nos cachopos da barra a caravela de Luís de Faria que seguia para aquela praça com mantimentos. Desconhece-se se houve perda de vidas (cf. Pedro de Azevedo, *op. cit.*, vol. II, p. 346; Guilherme Cardoso e João Cabral, “Cronologia da Época dos Descobrimentos”, p. 32; Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso, *Naufrágios e Acidentes Marítimos no Litoral Cascalense*, p. 59). Só conseguimos apurar mais um naufrágio ocorrido durante a centúria quatrocentista na área geográfica que estamos a focar. Com efeito, este último naufrágio, segundo Jerónimo Munzer, ocorreu no dia 20 de Dezembro de 1494, a quatro léguas de Lisboa, durante um grande temporal. O navio tinha como nome *Águia* e ia carregado de açúcar e duzentos homens, mercadores e peregrinos para o Mediterrâneo (Basílio de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 26).

⁵⁹⁶ Pedro de Azevedo, *op. cit.*, vol. II, p. 350.

⁵⁹⁷ Idem, *ibidem*, pp. 348. Foram disponibilizados ainda 621.5 reais para compra de 8 dúzias “desteiras”, de 9 dúzias “destiba” e de 50 pregos para o telhado da dita barca (idem, *ibidem*, p. 350).

produtos que entravam nestas viagens. É referido que foram entregues 576 reais a Antão Martins Caiado, “arrumador que avya daver por quaremta e oito tonees de vynho e carnes e augua que arumou na naoo que foy de Pero Vydall quamdo foy dom Alvaro [de Castro] e dom Garcia e dom Fernando e Alvaro Faria quamdo foram a Cepta”⁵⁹⁸.

Para estes casos ocorridos entre 1451-1454 nada é referido quanto a uma possível contribuição de Cascais em alimentos nem que o embarque de produtos fosse feito no porto daquela vila. No entanto, Manuel A. P. Lourenço – sem aduzir provas – indica que, em 1451, Cascais já fazia “largo comércio com Ceuta”⁵⁹⁹ e que, para “além das suas ocupações na corte do rei e na sua própria, na vila [...]”, D. Álvaro de Castro “possuía uma barca que fazia constantes viagens àquela cidade africana, levando víveres e munições, com o que o comércio de Cascais muito lucrava”⁶⁰⁰. O investigador chega mesmo a dizer que “pelo fim do século XV, com o desenvolvimento do comércio para a África, se impôs o alargamento de Cascais para norte e para leste”⁶⁰¹. Uns meses depois Manuel A. P. Lourenço acrescentou: “O comércio sempre crescente com aquelas ilhas [Madeira e Açores] e com as praças de África continuava a impulsionar o progresso da vila e o consequente aumento da população e riqueza [da vila], esta, no entanto, mal distribuída [...]”⁶⁰².

Estas afirmações de Manuel A. P. Lourenço merecem uma análise atenta e sóbria da nossa. Ora, sabemos que D. Álvaro de Castro tinha uma barca, aliás, até tinha outros navios que andavam nas lides comerciais – possivelmente também nas viagens de exploração pela costa ocidental africana⁶⁰³ –, e que de Cascais saíam alimentos para o abastecimento de Ceuta, mas as fontes não revelam que a barca do senhor de Cascais

⁵⁹⁸ Idem, *ibidem*, pp. 684-685.

⁵⁹⁹ Manuel A. P. Lourenço, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 5, 2.ª sér., n.º 72, 28 de Agosto de 1954, p. 2.

⁶⁰⁰ Idem, *ibidem*, n.º 75, 9 de Out. de 1954, p. 2.

⁶⁰¹ Idem, *ibidem*, n.º 76, 23 de Out. de 1954, p. 2.

⁶⁰² Idem, *ibidem*, n.º 83, 29 de Jan. de 1955, p. 2.

⁶⁰³ Referindo-se a uma expedição ocorrida em 1445 à costa ocidental africana, Zurara menciona que Dinis Dias, descobridor do cabo Verde, armou uma caravela de D. Álvaro de Castro e que, juntamente com Álvaro Fernandes Palenço, piloto de uma fusta velha, pretendia chegar à “terra dos negros”. A primeira paragem foi na ilha de Arguim. Ali fizeram a aguada e, após passarem a ponta de Santa Ana, doze dos tripulantes saltaram em terra capturando nove indígenas, três dos quais fugiram (Gomes Eanes de Zurara, *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, cap. XXXI, p. 110, cap. LXXI, pp. 192-195; *Monumenta Henricina*, vol. X – (1449-1451), Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1969, pp. 30-32). Ferreira de Andrade (*Cascais – Vila da Corte [...]*, p. 74, nota 27) e João Silva de Sousa (*A Casa Senhorial do Infante D. Henrique*, p. 399) afirmam que D. Álvaro de Castro terá participado nesta mesma expedição, contudo, Zurara não menciona a sua presença. Dado os ofícios que desempenhava e as responsabilidades acrescidas atinentes a isso, e que deveriam ocupar-lhe bastante tempo, não é de crer que tenha seguido viagem. De qualquer forma, fica por saber se D. Álvaro colocou excepcionalmente uma caravela sua à disposição dos navegadores do infante D. Henrique ou se o envolvimento dos seus navios também era frequente nas viagens de exploração pela costa ocidental africana.

rumava a Ceuta por existirem ligações comerciais específicas entre os dois locais. Como noutros casos, pelo seguimento de ideias e informações fornecidas por Manuel A. P. Lourenço, dá para perceber que o mesmo se inspirou nas fontes publicadas por Pedro Azevedo. Porém, o que a documentação publicada por este último investigador deixa perceber é que D. Álvaro de Castro era proprietário de uma barca que fazia o transporte de produtos para Ceuta, sendo que o próprio embarcava frequentemente para aquela praça com forças militares destacadas para servirem à sua ordem. É sabido que muitos “negociantes e homens de cabedais concorriam aos contratos de abastecimento das praças” marroquinas⁶⁰⁴, o que pode ser o caso do senhor de Cascais. Presume-se, neste seguimento, que D. Álvaro de Castro tivesse um contrato de abastecimento de Ceuta sendo que os seus navios transportariam os produtos de diversas proveniências embarcados em Lisboa, local onde se aprestavam as armadas, não se conhecendo uma ligação específica à vila de Cascais apesar desta certamente contribuir com produtos dos seus solos.

Aliás, as fontes não revelam o proveito marítimo que D. Álvaro de Castro tirou do facto de dominar uma vila portuária, ainda que Cascais pudesse ter sido a base naval das suas plataformas de transporte e dos seus negócios⁶⁰⁵. Assim sendo, metodologicamente, como temos vindo a realçar, estas questões têm de ser vistas sob a forma de hipótese e não como dados adquiridos. Não podem ser vistas nem transmitidas como se fossem factos históricos⁶⁰⁶.

Ainda no que diz respeito às afirmações de Manuel A. P. Lourenço, é perfeitamente pensável esse alargamento espacial de Cascais para Norte e para Leste, até mesmo antes de finais do século XV, visto que no reinado de D. Fernando já existia a Vila Nova de Cascais⁶⁰⁷. Contudo, esse alargamento do espaço habitado não poderá ser encarado directa e unicamente pelo comércio que se fazia com África, Madeira e Açores, aliás, do qual não subsistem dados documentais que o comprovem, mas sim por toda uma actividade portuária – não apenas a nível comercial – derivada da estruturação de um novo complexo histórico-geográfico que se verificou ao longo de Quatrocentos, que trazia navios de todos os lados a Lisboa e que fazia de Cascais um porto bastante

⁶⁰⁴ António Dias Farinha, *op. cit.*, vol. I, p. 21.

⁶⁰⁵ Ferreira de Andrade já se havia interrogado se o tráfego marítimo dos navios de D. Álvaro de Castro seria feito através do porto de Cascais (Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, p. 74, nota 27).

⁶⁰⁶ Ferreira de Andrade parece ter sido o único autor que chamou à atenção para algumas questões duvidosas levantadas por Manuel A. P. Lourenço nos seus caps. do jornal *A Nossa Terra* sem qualquer base documental, ainda que de forma ligeira (Ferreira de Andrade, *A Vila de Cascais e o Terremoto de 1755*, p. 52, nota 53 [1.ª ed., 1956]). São inúmeras as questões extrapoladas e fantasiadas por Manuel A. P. Lourenço para as quais poderíamos alertar, porém, isso tornar-se-ia bastante fastidioso.

⁶⁰⁷ Vide supra, p. 45.

concorrido com o consequente estabelecimento de contactos diversos, aumentando assim o raio de acção do seu *vorland*. Gradualmente, a vila de Cascais foi ganhando importância e, consoante a própria densidade demográfica local, que cresceu ao longo de Quatrocentos⁶⁰⁸, animada ainda pela possível chegada de pessoas vindas do *hinterland* e ligadas às actividades despoletadas por esse surto marítimo, terá levado ao aparecimento de infra-estruturas e de habitações que proporcionaram esse alargamento espacial. É assim que melhor se poderá pensar a evolução urbana de Cascais.

Não obstante as cautelas que evidenciámos atrás, é possível que Cascais, tal como os arredores⁶⁰⁹, estivesse ligada a Ceuta pelo abastecimento de cereais⁶¹⁰. Para além de possível fornecedor de cereais, não podemos obstar à importância do porto de Cascais como escoador dos produtos do pequeno *hinterland* que integrava e que se destinavam a Lisboa, contribuindo igualmente para o abastecimento ceptense. Segundo a receita da recebedoria das coisas de Ceuta em Lisboa de 1437, consta nela o contributo em dinheiro dos judeus de Sintra bem como de trigo e cevada por parte de alguns rendeiros da dita vila⁶¹¹. Sabendo que Cascais funcionava como porto de Sintra, todos os produtos e o dinheiro que viessem daquela vila e dos arredores, como era o caso de Colares, seriam escoados a partir do porto cascalense.

Outro produto muito importante para o abastecimento das praças marroquinas era o peixe – aquilo que de melhor a vila cascalense podia colocar à disposição para o abastecimento de Ceuta. Por intermédio de uma carta de quitação de 12 de Julho de 1443 (Sintra), e na qual é referida o que recebeu e despendeu o tesoureiro das coisas de Ceuta entre 1 de Janeiro de 1440 e 1 de Janeiro de 1442, menciona-se que, tal como Lisboa e Sintra, Cascais era uma das regiões que fornecia peixe a Ceuta⁶¹². Normalmente, o peixe para abastecimento que seguia nas armadas era salgado, seco e posto em tonéis e botas, sendo, tal como a carne, fornecido em grandes quantidades⁶¹³.

⁶⁰⁸ Vide supra, pp. 85-87.

⁶⁰⁹ Por uma carta de quitação de 1456 referente as despesas que se fizeram entre 1451-1452, é referido que no ano de 1452 foram dados 104 reais aos lavradores do reguengo de Oeiras “por careto de 26 moios de pã que o caretaram do paço às barcas” (Pedro de Azevedo, *op. cit.*, vol. II, pp. 349).

⁶¹⁰ Por vezes os carregamentos de cereais vindos do Norte da Europa com destino a Lisboa eram desviados para Marrocos, uma vez que os preços praticados pelos mercadores locais eram mais aliciantes, situação que aumentava o descontentamento e queixas do povo português. Em 1456, por exemplo, os procuradores do povo de Viana, Ponte de Lima e Vila do Conde apresentaram o seu desagrado em Cortes “dizendo que Ceuta era sorvedouro do pão do reino” (Maria Teresa Rabaça Gaspar, *A Circulação de Cereais entre Portugal e o Norte de África no século XV*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1997, p. 30. Exemplar policopiado).

⁶¹¹ António Dias Farinha, *op. cit.*, vol. I, pp. 197 e 201.

⁶¹² João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 523, doc. 951.

⁶¹³ Amândio Barros, “A preparação das armadas no Portugal de finais da Idade Média”, p. 109.

Mas para além de fornecer peixe e de poder contribuir para o abastecimento cerealífero de Ceuta, a vila de Cascais, nesta altura, era senhoriada por um fidalgo que estava ligado ao comércio marítimo com o Norte da Europa, ou, pelo menos, ao frete de navios que tinham esse destino. D. Álvaro de Castro era proprietário das naus *Bretoa* (cujo mestre era Luís de Deus) e *Ingresá* (da qual era mestre João Cão, possível familiar de Diogo Cão⁶¹⁴), fretadas para o tráfico com o Norte da Europa, o grande abastecedor de armamento de Portugal, muito embora este também fosse procurado “com avidez [...] nos portos mediterrânicos”⁶¹⁵. Ambas as naus estiveram em Bruges entre 1441 e 1443; no regresso a Portugal uma delas veio carregada de pólvora, bombardas e arneses de corpo e pernas com destino ao armazém de Lisboa⁶¹⁶. Certamente que este armamento vindo na nau de D. Álvaro de Castro seria para, posteriormente, abastecer os soldados portugueses em Ceuta.

Se já tínhamos referido que, em 1452, Luís de Deus, mestre da barca de D. Álvaro de Castro, transportava alimentos a Ceuta, agora vimos que logo nos inícios da década de quarenta já era mestre de uma das naus que iam a Bruges buscar armamento. Portanto, fica evidente que D. Álvaro de Castro era proprietário de navios para frete que buscavam no Norte da Europa os armamentos necessários ao abastecimento das praças de guerra marroquinas e que, juntamente com outros produtos alimentares, seriam embarcados rumo ao seu destino. É verdade que em muitos casos os fretes dos navios que rumavam a África surgiam associados a embarcações estrangeiras, o que “significava também automaticamente o recrutamento de tripulações e a obtenção de determinadas mercadorias, que colmatavam as faltas em Portugal”⁶¹⁷, mas os navios nacionais eram igualmente fretados para as expedições de socorro e abastecimento a Marrocos. Este é, aliás, o tempo do cavaleiro-mercador⁶¹⁸ que se lança no comércio internacional e ultramarino como armador ou até mesmo como capitão de navios, fazendo face à concorrência dos mercadores estrangeiros que negociavam em Lisboa e

⁶¹⁴ Quirino da Fonseca, *Os Portugueses no Mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*. Pref. de Henrique Lopes de Mendonça, 2ª ed., Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 1989, p. 117.

⁶¹⁵ Filipe Themudo Barata, *op. cit.*, p. 28.

⁶¹⁶ Anselmo Braamcamp Freire, “Maria Brandoa. A do Crisfal”, pp. 350-351; João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, pp. 428 e 432, doc. 337; A. H. de Oliveira Marques, *Notas para a História da Feitoria Portuguesa na Flandres*, p. 470, nota 127.

⁶¹⁷ Paula Limão, *Portugal e o Império Turco na área do Mediterrâneo*, vol. I, p. 182.

⁶¹⁸ Se até aí a Nobreza estava quase exclusivamente envolvida nas actividades militares, com o desenrolar do século XV os valores, posições sociais e as condutas vão alterar-se. Os mercadores passam a pretender foros de cavalaria enquanto que os cavaleiros se dedicam cada vez mais ao corso, assaltos a aldeias mouras, à navegação e ao comércio. É o tempo do mercador-cavaleiro e do cavaleiro-mercador (Vitorino Magalhães Godinho, “Complexo histórico-geográfico”, p. 646; *idem*, *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar [...]*, p. 96).

que se ligam “ao comércio de grosso trato com os países europeus”⁶¹⁹. O próprio D. Duarte de Meneses tinha navios para frete e abastecimento de Ceuta.

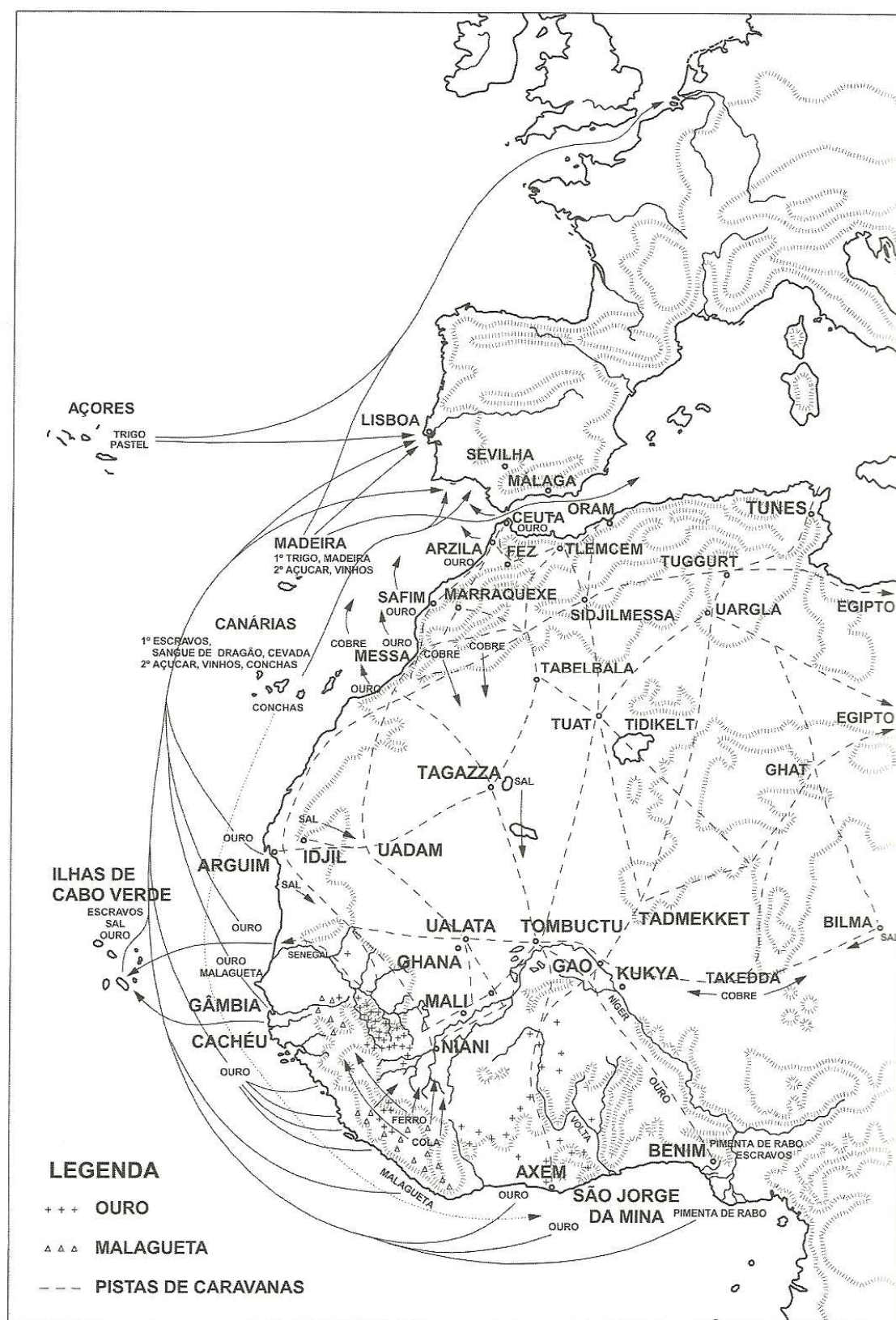


Fig. 23 – O complexo das ilhas e do Noroeste africano (séc. XV)⁶²⁰.

⁶¹⁹ Humberto Baquero Moreno, “Ritmos de desenvolvimento da sociedade portuguesa nos séculos XIV e XV”, *Marginalidade e Conflitos Sociais em Portugal nos Séculos XIV e XV*, p. 14.

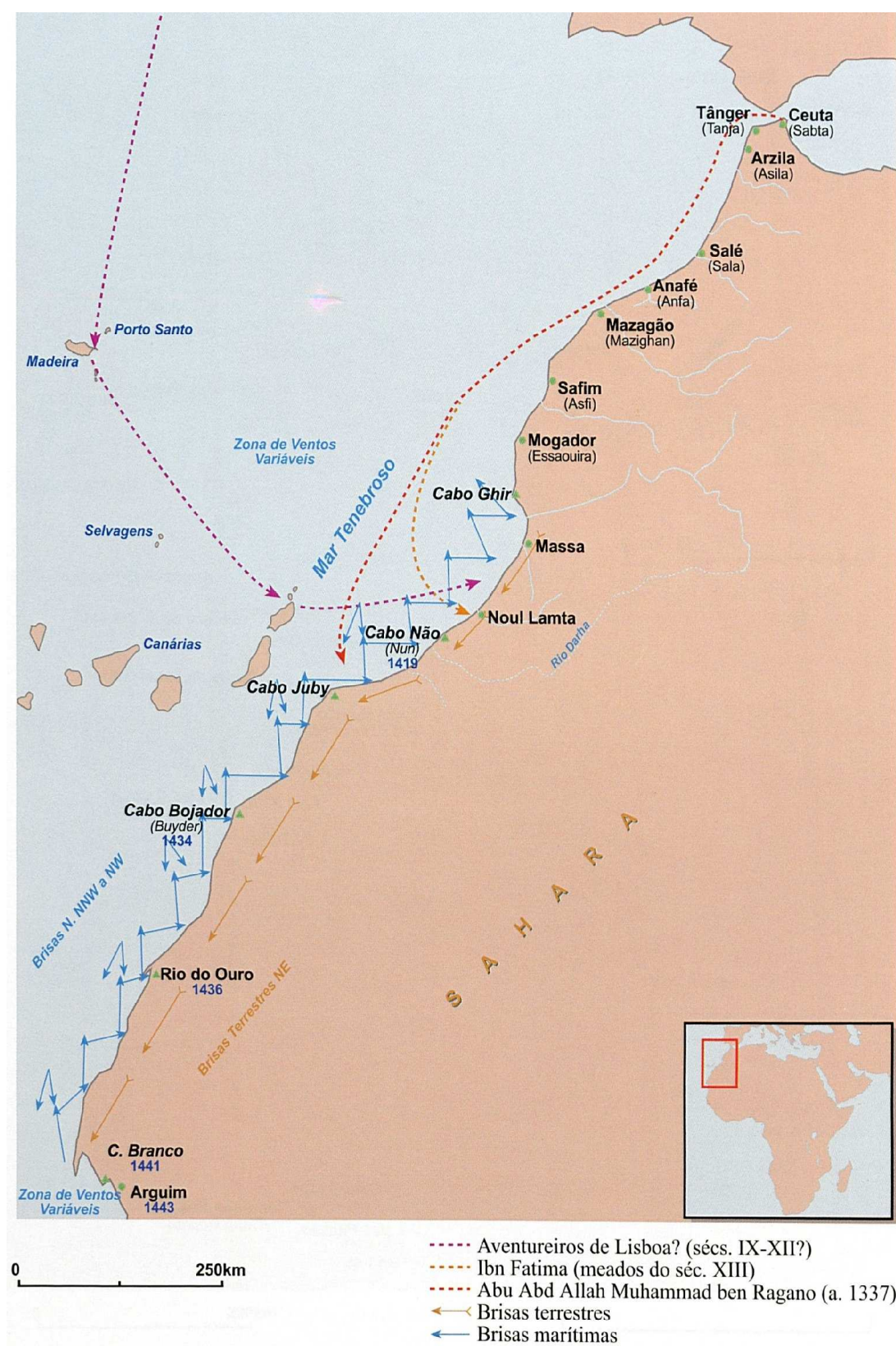


Fig. 24 – Exploração da costa ocidental africana. De Tânger a Arguim (1415-1443)⁶²¹.

⁶²⁰ Adaptado de Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, [p. 404].

⁶²¹ Adaptado de A. H. de Oliveira Marques e João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, p. 151.

CAPÍTULO IV – O SISTEMA DE DEFESA COSTEIRA: O COMPLEXO GEOGRÁFICO SINTRA-CASCAIS-LISBOA

A Geografia serve antes de mais para fazer a guerra. Esta célebre frase de Yves Lacoste, que dá título a uma das suas obras, surgiu da ideia de uma Geografia ao serviço do poder político, das entidades que comandam os aparelhos de Estado⁶²². Com efeito, impera a ideia da capacidade do homem, antes de mais através desse poder político, em recorrer ao conhecimento geográfico, a um saber estratégico, para a elaboração de uma estratégia militar – ofensiva ou defensiva –, para gerir o território que se pretende dominar. Vejamos como poderemos pensar esta questão aplicando-a, de certo modo, a épocas passadas e a esse complexo geográfico Sintra-Cascais-Lisboa que foi preciso defender.

Às portas de Lisboa, na rota de toda a navegação rumo à capital, do movimento marítimo que fazia a ligação Mediterrâneo/Norte da Europa e vice-versa, as águas de Cascais eram um ponto geo-estratégico para piratas e corsários que pairavam nas imediações à espera de uma oportunidade para atacar presas rendosas. As várias enseadas e locais abrigados deste litoral – como é o caso de Porto do Touro – facilitavam a actividade destes salteadores de mares, constituindo óptimos esconderijos para uma emboscada, isto quando os navios não eram tomados à entrada ou à saída da barra de Lisboa⁶²³. Contudo, o problema da segurança marítima e a necessidade de tornar esta área vigiada e defensável era muito anterior ao século XV, até mesmo à própria fundação do Reino português. Na verdade, terá sido o desencadear dos ataques viquingues ao Garb al-Andalus, não esquecendo os ataques cristãos, que terá levado as autoridades islâmicas a pôr em prática um sistema de defesa costeira ao longo de litoral de Sintra com continuação até Lisboa, razão que nos leva a falar neste complexo

⁶²² “Dizer antecipadamente que a geografia serve, antes de mais, para fazer a guerra não implica que sirva apenas para executar operações militares; ela serve também para organizar os territórios, não só como previsão, de batalhas que se deverão travar contra tal ou tal inimigo, mas também para melhor controlar os homens sobre os quais o aparelho de Estado exerce a sua autoridade. A geografia é, antes de mais, um saber estratégico intimamente ligado a conjunto de práticas políticas e militares, e são essas práticas que exigem a acumulação articulada de informações extremamente variadas, à primeira vista desconexas, de que não é possível compreender a razão de ser e a importância, se nos mantivermos dentro dos limites do Saber pelo Saber. São as práticas estratégicas que fazem com que a geografia seja necessária, em primeiro lugar, aos que comandam os aparelhos de Estado” (Yves Lacoste, *A Geografia serve antes de mais para fazer a Guerra*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1977, pp. 8-9).

⁶²³ Nas Cortes de 1446 realizadas em Lisboa os procuradores do Porto queixaram-se do apresamento de vários navios da cidade, bem como de uma barca que se preparava para entrar em Lisboa e que fora tomada por um navio inglês que vinha a sair (Artur de Magalhães Basto, *Livro Antigo de Cartas e Provisões dos Senhores Reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I*. Pref. e notas de [...], Porto, Câmara Municipal do Porto, 1940, pp. 193-194).

geográfico Sintra-Cascais-Lisboa, neste triângulo conectado entre si desde muito cedo⁶²⁴.

1. Problemas marítimos: a pirataria e o corso

Pirataria e corso são termos que já na Idade Média se usavam para designar o acto de ataque e a captura de um navio, sendo os seus praticantes designados por piratas e corsários, aqueles que procuravam a fortuna no mar, espaço esse que “não passava d’um vasto campo de rapina”⁶²⁵. Os corsários actuavam a mando de um rei ou de um senhor, tanto em tempo de guerra como de paz, podendo invocar o direito de represália que permitia ao agredido atacar qualquer navio da nacionalidade do agressor. Assim, o corso (ou guerra de corso) dava-se quando um navio com pessoas e bens era atacado e apresado por um particular sob posse de uma ordem jurídica: uma carta de corso ou de marca que lhe permitisse fazer esse acto de agressão sob estatuto legal. Por outro lado, quando a violência marítima era praticada sem qualquer tipo de justificação legal, por alguém que actuava por conta própria sem estar sujeito a qualquer entidade, estava-se perante um acto de pirataria⁶²⁶.

1.1. *Dos ataques viquingues ao corso Quatrocentista*

No litoral de Cascais a actividade pirata começa a ganhar destaque certamente no século IX, quando os Viquingues iniciam as suas investidas pelas costas do Garb al-Andalus roubando, pilhando, queimando e conduzindo os capturados à escravidão⁶²⁷.

⁶²⁴ Marco Oliveira Borges, “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais [...]” (no prelo).

⁶²⁵ A expressão é de Sousa Viterbo, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses. Séculos XVI e XVII*. Introd. de José Manuel Garcia, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 243.

⁶²⁶ Porém, como focou Fernando Gomes Pedrosa, a distinção entre corso e pirataria é simples de entender em teoria mas complexa de distinguir em termos práticos. Na verdade, todos os marinheiros, pescadores e mercadores, sem conhecimento dos seus soberanos, praticavam actos de pirataria. Até mesmo os navios mercantes estavam preparados para o corso. Como refere Fernand Braudel, o corso é uma actividade endémica onde “os miseráveis e os poderosos, os ricos e os pobres, as cidades, os senhores e os Estados são apanhados nas malhas de uma rede que se estende a todo o mar” (Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*, 2.^a ed., vol. II, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1995, p. 235). Para uma visão mais aprofundada sobre este assunto vide Maria Emília Cordeiro Ferreira, “Pirataria (corso)”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. III, 1971, pp. 397-401; Luís Ramalhosa Guerreiro, “Corso e pirataria nos Descobrimentos”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, pp. 296-301; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas Marítimos entre Portugal e a França na Primeira Metade do Século XVI*, Cascais, Patrimónia Histórica, 1995, pp. 21-28; Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos [...]*, pp. 79-81.

⁶²⁷ Há mesmo a notícia de que, pouco depois de 860, os Normandos terão vendido alguns negros na Irlanda anteriormente capturados em Marrocos (Claudio Sánchez-Albornoz, *Normandos en España*

Em 844, estes Viquingues, também conhecidos por Normandos (“homens do Norte”), no mundo islâmico por *Majus*, levam a cabo um ataque a Lisboa com 54 navios pesados e outros tantos mais ligeiros pilhando-a por treze dias. Porém, tendo como objectivo principal a opulenta cidade de Sevilha, os Viquingues continuaram a sua viagem para Sul com as consequentes pilhagens de Beja, Niebla, Sevilha e Cádiz. No regresso atacariam Niebla, o Algarve e novamente Lisboa⁶²⁸.

Sucessivos ataques ocorreram entre 858-862 com Lisboa igualmente a ser alvo⁶²⁹. Na rota dos homens do Norte, Sintra e Cascais eram não só os primeiros locais a avistar a chegada dos navios inimigos como, estrategicamente, seriam o primeiro alvo de pilhagem e destruição antes dos escandinavos rumarem a Lisboa até para que as linhas de comunicação fossem cortadas, destabilizando assim o sistema de defesa e alerta costeiro. Novos ataques ocorreram em 966 com Lisboa novamente a ser alvo.

O último ataque viquingue de que há memória às costas do Garb ocorreu quando Sigurd, jovem rei norueguês que seguia a caminho da Terra Santa (1109), pilhou vários locais costeiros inclusive Sintra. Neste último caso, é muito provável que tenha desembarcado no rio de Colares⁶³⁰, mais concretamente no porto referido por João de Barros⁶³¹. Aliando a proximidade do alvo a atacar às possibilidades de progressão no terreno, nenhum outro local oferecia melhores condições de desembarque que a costa de Colares cuja subida do rio condizia bem com o estilo dos guerreiros Viquingues, habituados a expedições por quilómetros acima da linha de costa em navios adaptados a cursos de água rasos. A lógica viquingue consistia em tentar levar os navios o mais próximo possível dos alvos a atacar, daí que se presume que, caso não tivessem desembarcado logo na praia das Maças ou um pouco acima, tenham tentado navegar o mais possível para montante já a pensar em carregar os navios com os objectos saqueados e os prisioneiros que habitualmente eram feitos escravos. Porém, antes da subida do rio, Sigurd teria de travar combate com as forças que guardariam o *ribat*

durante el siglo VIII?, sep. de *Cuadernos de Historia de España*, Buenos Aires, Instituto de Historia de España, 1957, pp. 312-315).

⁶²⁸ Sobre os ataques viquingues vide António Borges Coelho, *Portugal na Espanha Árabe*, vol. II, pp. 107-124; Jorge Lirola Delgado, *El poder naval de al-Andalus en lá época del califato omeya (siglo IV hégira/X era cristiana)*. Tesis Doctoral presentada a la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Granada, vol. I, 1991, pp. 119-122; Christophe Picard, *Le Portugal musulman (VIII – XIII siècle)*. *L'Occident d'al-Andalus sous domination islamique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2000, pp. 141-142.

⁶²⁹ Christophe Picard, *La mer et les Musulmans d'occident au Moyen Age (VIII-XIII siècle)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997, pp. 20-21.

⁶³⁰ Maria Teresa Caetano, *Colares*, p. 41.

⁶³¹ Marco Oliveira Borges, “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais [...]”.

(convento fortificado) do Alto da Vigia, por essa altura possivelmente já edificado⁶³². Posteriormente, Sigurd atacou Lisboa, Alcácer do Sal e outras terras muçulmanas até chegar a Jerusalém.

Após a Reconquista de Lisboa (1147) pelas forças cristãs é o perigo dos ataques marítimos muçulmanos que se torna constante⁶³³, mormente após a tomada de Alcácer do Sal pelas tropas califais almóadas (1191), altura em que Alcácer se torna uma base naval militarizada sob governação dos Banu Waziri. Apesar de uma trégua de guerra com os cristãos registada por cinco anos, o inimigo estava próximo e os posteriores ataques atingiriam Lisboa e as suas imediações – com Sintra e Cascais na rota destas investidas –, prolongando-se inclusive mais para Norte numa actividade de *jihād* marítima contra o Reino de Portugal⁶³⁴.

Durante as guerras de finais do século XIV com Castela a vila de Cascais é invadida pelo inimigo e vê o seu porto bloqueado. Pelo século XV surgem vários conflitos derivados de actos corsários e que aumentam a tensão entre ambas as partes. Em Setembro de 1427 celebra-se novo tratado de paz com Castela ficando estabelecido que a fiança seria de cinquenta coroas de ouro por cada homem que fizesse parte de uma armada de corso. Porém, os problemas continuaram. Em 1430 são feitas as pazes com o rei de Castela no que diz respeito à guerra de corso, sendo as mesmas publicamente apregoadas nos campos da Rua Nova de Lisboa⁶³⁵.

Poucos anos depois, em Janeiro de 1445, foi concedida uma carta de segurança alargada a galegos e biscainhos para que viessem ao Reino com seus navios e mercadorias pelo período de um ano, não sendo “presos, retidos, acusados, nem demandados pelos roubos e tomadias que alguns dos nobres e senhores de Castela tivessem feito aos súbditos e naturais portugueses, ainda que estes os tivessem praticado

⁶³² Embora ainda não se tenha atribuído uma datação a este *ribat* – aliás, as escavações arqueológicas ainda não terminaram – é preciso ver que fora edificado numa área de fronteira, à entrada do rio, local estratégico de defesa do principal acesso por mar ao interior sintrense, pelo que a lógica da sua construção, face a toda a problemática dos ataques viquingues e constante tentativa de tomada de Sintra pelas forças cristãs, teria de ser muito anterior ao século XII.

⁶³³ Através das nossas pesquisas pela Internet encontramos um blog onde surge uma referência documental à vinda de D. Afonso Henriques a Sintra e Cascais: “Don Afonsus avia costume dir a Sintra e Cascays quando non curava de andar em guerra cõ os sarracenos, indo no “Alcina” em q. mandara armar hum docel sob o qual se abrigava dos rayos e calores do Sol alto, q. en aquesta region era mui forte...”. Segundo o autor que publicou a informação, a mesma consta de um manuscrito intitulado *De bello ibérico*, o qual remonta ao reinado de D. Sancho I e fora consultado na Torre do Tombo (http://manuel-machado-graca.blogspot.pt/2006_06_01_archive.html) [consultado a 05/02/2010]. Porém, durante as nossas pesquisas na Torre do Tombo não foi possível comprovar a existência do documento em questão.

⁶³⁴ Sobre a importância de Alcácer do Sal vide António Rafael Carvalho, “A actividade marítima de Qasr al-Fath/Alcácer do Sal, no Alentejo litoral (1191-1217): pirataria ou yhiad marítima contra o reino de Portugal?”, *Actas do 2º Encontro de História do Alentejo Litoral. 28 e 29 de Novembro de 2009*. Coord. de Isabel Silva, João Madeira, Sofia Ferreira, Sines, Centro Cultural Emmerico Nunes, 2010, pp. 80-94.

⁶³⁵ Joaquim Romero de Magalhães, *op. cit.* p. 310.

dentro dos portos e costa do mar de Portugal. A respectiva ordem era dada ao almirante, capitão-mor de frota, patrões e quaisquer outros portugueses que andassem na armada de guarda-costas⁶³⁶.

Não obstante os esforços para que as actividades corsárias cessassem e os períodos de não beligerância fossem respeitados, os conflitos continuavam de parte a parte. Nas Cortes de 1446 os homens do concelho de Tavira queixaram-se que o maior dano imposto ao comércio tinha acção dos navios armados em Portugal, pois em vez de tomarem os navios mouros que andavam nas costas algarvias e castelhanas à espera de navios bretões e galegos, acabavam por saquear os portos castelhanos quebrando a paz firmada com Castela⁶³⁷. Neste mesmo ano o senhor de Cascais é chamado a formar uma armada contra os corsários castelhanos e outros que não estavam a respeitar as pazes firmadas entre os dois reinos⁶³⁸.

A 30 de Julho de 1469, João Peres de Fogaça, mestre da nau *Santa Catarina de Bilbao*, do senhorio de Castela, depois de vir de Nápoles com um carregamento de vinhos e outras mercadorias – a maioria com destino a Londres – ancorou no cabo Espichel. O seu objectivo era entrar em Cascais ou no Restelo, mas, como trazia a bordo Biscainhos e outras gentes naturais de Castela, temia a entrada da sua nau nesses portos devido aos danos que os naturais de Castela teriam causado ao senhorio de Portugal. Neste sentido, e como nenhum homem do seu navio teria causado dano e desaguizado com “algum de nosos naturales”, João Peres de Fogaça conseguiu de D. Afonso V, por mercê, uma carta de segurança para um período de cinco anos. Esta veio a garantir sua própria segurança, da nau, da tripulação e das mercadorias, acrescida da licença para comerciar em quaisquer portos do Reino salvaguardando-os de possíveis danos ou embargos “de quaesquer cartas ou aluaras que dados tenhamos de rrepresareas contra naturales dos rregnos de Castela”⁶³⁹.

Já em 1474, Rodrigo de Fogaça, depois de ser obrigado a transportar vinho, azeite e outros produtos de Cascais para a Flandres, retornou a Bilbao e, pelo caminho,

⁶³⁶ “Isto, porém, não se estendia aos moradores e vizinhos da Corunha, nem aos seus navios e pessoas e herdeiros, que haviam causado mal e dano aos súbditos e naturais de Portugal” (Julietta Araújo, *Portugal e Castela na Idade Média*, Lisboa, Edições Colibri, 2009, pp. 104-105).

⁶³⁷ Esta acção prejudicava a cargação de frutas e vinhos no Algarve, porém, D. Pedro não atendeu à queixa dos ditos homens (João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, pp. 450-452, doc. 354; Ruy de Albuquerque, *As Represálias. Estudo de História do Direito Português (sécs. XV e XV)*, vol. I, Lisboa, [s.n.], 1972, p. 513; Joaquim Romero de Magalhães, *op. cit.*, p. 310; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 91).

⁶³⁸ Vide infra, pp. 199-200.

⁶³⁹ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 31, fl. 80v-81.

veio a tomar uma caravela portuguesa que passou a usar para atacar navios portugueses e franceses⁶⁴⁰.

Com os Bretões a situação ainda seria mais grave. Pese embora a extrema necessidade que Portugal tinha na entrada dos cereais bretões em solo nacional, daí que os monarcas concedessem cartas de segurança aos mercadores bretões afugentados garantindo-lhes que podiam vir comerciar aos portos do Reino sem serem tomados pelos corsários portugueses que actuavam como represália⁶⁴¹, a verdade é que os Portugueses continuavam a tomar navios bretões⁶⁴². A violência e a frequência destes actos entre ambas as partes elevaram-se de tal modo que, em 1452, numa carta de aliança e salvo-conduto, surge mesmo a expressão «guerra-aberta»⁶⁴³.

Como tivéramos oportunidade de ver, em três das cartas de segurança outorgadas aos mercadores bretões aparecem alusões a Cascais como local onde os seus navios não deviam ser tomados nem embargados, o que pressupõe que ali mesmo se tivesse feito qualquer tipo de represália até porque era naquele porto que se controlava todo o movimento marítimo destinado a Lisboa, tendo os locais ordens para actuar conforme as conjunturas.

Durante o reinado de D. João II parece que aumentam os actos corsários na costa portuguesa praticados por Franceses, nomeadamente em Cascais e no cabo de S. Vicente, envolvendo também o apresamento de galés de Veneza. Conquanto os capitães venezianos estivessem devidamente informados sobre as paragens a evitar, o curso era um mal crónico que assolava todos os mares⁶⁴⁴ sobretudo quando se navegava por cabotagem.

Chegados a 1484 assina-se um tratado de paz que visava acabar com as depredações marítimas que afectavam o comércio luso-francês, mas a verdade é que as hostilidades continuaram. Neste mesmo ano, num espaço de cerca de oito dias, João

⁶⁴⁰ Javier Enríquez Fernández, Concepción de Cisneros Amestoy, Adela Martinez Lahidalga, *op. cit.*, pp. 100-102, doc. 39.

⁶⁴¹ “Em 1416, por exemplo, um navio português oriundo da Flandres foi tomado por um corsário bretão ao serviço do visconde de Rohan” (A. H. de Oliveira Marques, *Bretanha e Portugal no século XV*, sep. do *Arquipélago. História. Revista da Universidade dos Açores*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1995, p. 24). Entre 1437-1439 o trato marítimo esteve mesmo interrompido em Viana do Castelo devido aos ataques dos corsários franceses e bretões (Manuel António Fernandes Moreira, *O Porto de Viana do Castelo [...]*, pp. 23-24 e nota 32).

⁶⁴² Em 1444 uma naveta bretã foi aprisionada pelas naus de Lisboa e do Porto que não fizeram uso das garantias de D. Pedro, resultando numa queixa dos mercadores bretões contra «os naturaaes destes regnos» (apud Joaquim Veríssimo Serrão, *Relações Históricas entre Portugal e a França*, p. 59).

⁶⁴³ Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 86.

⁶⁴⁴ Jacques Heers, *Escravos e Servidão Doméstica na Idade Média no Mundo Mediterrâneo*, Lisboa, Dom Quixote, 1983, p. 35.

Bretão tomou – pelo menos – 6 navios na costa portuguesa: 2 nas Berlengas e 4 em Cascais. João Bretão haveria mesmo de encalhar na praia dois dos navios tomados⁶⁴⁵.

Por carta régia de 1 de Julho de 1485 é referido que um navio da Bretanha e outro da Inglaterra foram apresados no porto de Cascais por um navio da Flandres que havia saído do Tejo. Logo após o primeiro assalto a Câmara de Lisboa tomou as diligências necessárias para que o conde de Monsanto, alcaide-mor e fronteiro da cidade de Lisboa, fosse sobre o corsário, mas a verdade é que o atacante acabou por tomar um segundo navio facto que levou D. João II a repreender as partes visadas por se ter verificado nova captura. Com efeito, ordenava o rei “com muita deiligemçia” que se devia tomar o corsário ou afastá-lo de Cascais⁶⁴⁶.

No mesmo ano, pelo final da tarde de 19 de Agosto, quatro galés venezianas “mui ricas” que faziam a carreira da Flandres sob comando de Bartolomeu Minio deram de frente com sete navios corsários franceses quando dobravam o cabo de São Vicente. Entre os corsários estavam Coulon o *Jovem*, e Jorge o *Grego*, os quais faziam habitualmente aquela emboscada, para além de Bissipat, João Porcon⁶⁴⁷ e Frotet, vindo a barrar o caminho das galés. Já estava muito escuro pelo que Coulon optou por esperar pelo nascer do dia para atacar. Menos capacitados para a arte da guerra que os seus adversários, os Venezianos, com apenas oito bombardeiros por navio, aguentaram o combate durante vinte horas⁶⁴⁸. Entre cento e trinta mortos, trezentos feridos e uma galé que foi ao fundo durante um ataque de abordagem (a *Dolfina*), os Venezianos renderam-se colocando as restantes três galés (*Loredana*, *Nadala* e *Molina*) ao serviço dos corsários. Lançados borda fora os mortos e largados os feridos na costa, os restantes sobreviventes, entre os quais o capitão e os patrões, foram deixados em Cascais, em plena praia, pelos atacantes. Álvaro Lopes de Chaves dá essa chegada a Cascais no dia 17 de Setembro⁶⁴⁹, quase um mês após o ataque, o que não deixa de ser estranho.

Ali mesmo – segundo revela Rui de Pina – a condessa de Monsanto, D. Maria de Meneses, recebeu os Venezianos e ordenou que fossem bem tratados e providos de

⁶⁴⁵ Vide infra, pp. 202-203.

⁶⁴⁶ AML, *Chancelaria Régia, Livro II de D. João II*, fl. 60, doc. 42; *Documentos do Arquivo Histórico* [...], [vol.] III, p. 219, doc. 42.

⁶⁴⁷ Corsário bretão ao serviço de Pierre Lefèvre e Adam Nyvelet, mercadores de Rouen. Ana Maria Pereira Ferreira indica que, neste mesmo ano, Jean de Procon pilhou três galés venezianas no cabo de São Vicente, pelo que pensamos que esta acção se reporte ao mesmo ataque ocorrido a 20 de Agosto (Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas Marítimos entre Portugal e a França* [...], p. 71).

⁶⁴⁸ Charles de La Roncière, *Histoire de la Marine Française*, [t.] II – *La Guerre de Cent Ans. Révolution Maritime*, Paris, Plon-Nourrit, 1900, pp. 414-415.

⁶⁴⁹ Álvaro Lopes de Chaves, *Livro de Apontamentos (1438-1489). Códice 443 da Coleção Pombalina da B.N.L.* Introd. e transcrição de Anastásia Mestrinho Salgado e Abílio José Salgado, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984, pp. 87-88.

bestas e dinheiro. Na ausência do rei, que estava em Alcobaça, a rainha D. Leonor recebeu na vila de Sintra os capitães das galés atacadas onde esperaram pela vinda de D. João II. Fazendo-se valer da amizade e excelentes relações comerciais com Veneza, ao chegar à dita vila o monarca fez questão de os ver “vestidos inteiros e dobrados, de sedas e ricos panos”. O monarca fez ainda um esforço para que os Venezianos recuperassem as suas galés – que ainda se encontravam em Cascais – emprestando-lhes quarenta mil cruzados de ouro, mas os Franceses não quiseram fazer “razoado concerto” com os agredidos⁶⁵⁰. Depois de recolherem as mercadorias das galés os Franceses acabaram por dividi-las entre os navios que tinham tomado parte do assalto, até mesmo com Yann Koatanlem, outro corsário que na altura se encontrava em Lisboa, mais conhecido entre os Portugueses como João Bretão⁶⁵¹.

Segundo Álvaro Lopes de Chaves foi acordado por D. João II e seu conselho que os Franceses não vendessem a roupa dos Venezianos em Lisboa, porquanto Veneza estava em paz com a França e os corsários não mostraram qualquer carta de corso do seu rei que legitimasse tal ataque. Quem se atrevesse a comprar alguma coisa aos corsários incorria na perda desses mesmos bens.

Por fim, seis dos navios franceses envolvidos no ataque acabariam por partir rumo a Inglaterra, não sem antes venderem as três galés a D. João II. O monarca ordenou então que as galés fossem deslocadas para o Ribatejo onde ficariam “à disposição do que a Senhoria de Veneza ordenasse”⁶⁵².

Mais um ataque ocorreu em meados de Março de 1486, ao que tudo indica nas proximidades de Lisboa, possivelmente em Cascais. A 16 de Março deste ano, D. João II deu ordens ao conselho para armar contra um navio corsário francês que se encontrava fundeado no porto de Lisboa caso este não acatasse as ordens régias. Ordenava o rei que o corsário entregasse as “dictas cousas” que havia tomado⁶⁵³.

⁶⁵⁰ Rui de Pina, *Crónica de D. João II*, cap. XXI, pp. 51-52; Garcia de Resende, *Crónica de D. João II e Miscelânea*. Pref. de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973, cap. LVIII, pp. 91-92.

⁶⁵¹ Este João Bretão, de nome original Yann Koatanlem, era um “nobre bretão, corsário, pirata, almirante ou comerciante conforme os casos” e estava ao serviço de Francisco II da Bretanha. O episódio mais marcante da sua actividade deu-se em 1484, altura em que pilhou e pegou fogo à cidade de Bristol; depois seguiu para as águas de Cascais esperando que chegassem navios com rumo a Lisboa (Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 121). Pouco é conhecido da sua presença em Portugal. A documentação mostra que terá chegado em 1484 mas sabe-se que em 1487 recebeu uma pensão por «serviços excepcionais»; regressando mais tarde, em 1490. Fernando Gomes Pedrosa refere que “Num processo judicial que tramitou na Bretanha em 1539, alguns declararam que João Bretão foi almirante da frota portuguesa e que recebeu de D. João II casas e bens abundantes em Lisboa, incluindo um castelo” (Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 100).

⁶⁵² Rui de Pina, *op. cit.*, p. 52.

⁶⁵³ AML, *Chancelaria Régia, Livro II de D. João II*, fl. 87-87v, doc. 66; *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol. III], p. 243, doc. 66.

Em 6 de Junho de 1489 o senhor de Saint-Germain sai de Lisboa rumo ao Algarve ao encontro da Corte e, na baía de Cascais, aprisiona três navios ingleses⁶⁵⁴.

Por fim, Garcia de Resende – sem indicar um local – refere que em 1492, enquanto estava em Lisboa, o rei recebeu a notícia de que alguns corsários franceses tinham capturado uma caravela da Mina com “muyto ouro”⁶⁵⁵. Por conseguinte, D. João II ordenou o aprisionamento de 10 naus francesas que estavam no Tejo, que se guardassem as suas mercadorias na alfândega e que lhe fossem retiradas as vergas e os governalhos (lemes)⁶⁵⁶. Seguidamente, o monarca ordenou que Vasco da Gama se deslocasse a Setúbal e aos portos do Algarve e apressasse os navios franceses que ali se achassem fundeados. Um enviado do rei deslocou-se ainda a Aveiro e ao Porto com as mesmas ordens. Esta acção de represália levou a queixas dos proprietários dos navios franceses perante o rei de França, reivindicando para que os mesmos fossem devolvidos. A caravela portuguesa acabaria por ser entregue com todo o ouro que levava a bordo, razão pela qual D. João II mandou libertar todos os navios franceses tomados⁶⁵⁷.

Quadro n.º 3

Dados sobre os navios tomados em Cascais durante o século XV				
Data	N.º/tipo de navios*	Origem do navio atacado	Navio atacante	Local
24-29/09/1484	2 naus e 2 navios	Inglaterra, Portugal e?	Francês	Cascais
01/07/1485	2 navios	Inglês e Francês (Bretanha)	Flamengo	Cascais
Anterior a 16/03/1486	1 navio	Português?	Francês	Cascais?
06/06/1489	3 navios	Ingleses	Francês	Cascais
1492	1 caravela	Português	Francês	Cascais?

⁶⁵⁴ Américo da Costa Ramalho, *Estudos sobre a Época do Renascimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1969, p. 17; Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-rei D. João II*, p. 345.

⁶⁵⁵ Garcia de Resende, *op. cit.*, cap. CXLVI, p. 213. Embora Garcia de Resende refira somente que a caravela vinha carregada com “muyto ouro”, não indicando o local do assalto, Manuel A. P. Lourenço (*op. cit.*, ano 6, 2.ª sér., n.º 105, 3 de Dez. de 1955, p. 2), seguido por Guilherme Cardoso e João Cabral (“Cronologia da Época dos Descobrimentos”, p. 36), avança que a dita vinha carregada de ouro, marfim, outros produtos e que o assalto se deu perto de Cascais.

⁶⁵⁶ Garcia de Resende, *op. cit.*, cap. CXLVI, p. 213.

⁶⁵⁷ Idem, *ibidem*, cap. CXLVI, p. 213; Visconde de Santarém, *Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas de Portugal [...]*, t. I, Pariz, Em Casa de J.P. Aillaud, 1842, p. 60.

* Para os casos em que o tipo de navio não vem especificado fazemos apenas a referência a “navio/s”.

Não obstante estes números estarem, certamente, muito longe da realidade, podemos assinalar alguns aspectos importantes. De notar que todos os apresamentos reportam-se ao reinado de D. João II, ganhando destaque a actividade do corso francês, abrangendo inclusive corsários que já tinham servido o monarca e o seu pai: João Bretão e Jorge o *Grego*, respectivamente. O apresamento de 1489, tal como o de 1446⁶⁵⁸, são feitos por navios estrangeiros à saída da barra do Tejo ou já em Cascais, tomando os que se preparavam para entrar, pelo que qualquer navio poderia entrar no porto de Lisboa sob a alegação comercial para, na saída, dar a cara de corsário. Para além disso, temos as praias de Cascais a servirem de apoio a estes corsários que as usavam para encalhar os navios tomados e movimentar para os seus os produtos “filhados”⁶⁵⁹.

Todos estes ataques demonstram bem o conhecimento que se tinha das rotas, locais e épocas em que passavam os navios, vindo a paralisar os circuitos comerciais com pesados danos para as actividades económicas dos reinos envolvidos⁶⁶⁰. Isto acarretava, por conseguinte, rupturas nas relações políticas entre os visados – ficando em causa os privilégios e a segurança das comunidades mercantis – dando origem a violentas represálias e a actos sangrentos⁶⁶¹. Como consequência, e face a esse aumento de ataques verificado no reinado de D. João II, juntamente com o perigo de uma possível invasão castelhana – facto que levou ao reforço das fronteiras terrestres –, o monarca viu-se obrigado a delinear uma estratégia de defesa do acesso marítimo a Lisboa.

2. Estruturas do sistema defensivo

2.1. *Do Garb al-Andalus à "Modernidade": continuidade de espaços ocupados?*

Para melhor percebermos como se estruturava a defesa costeira da área geográfica em estudo é preciso remontar ao período de ocupação islâmica da Península

⁶⁵⁸ Vide supra, p. 165, nota 623.

⁶⁵⁹ Sobre a terminologia ligada aos actos corsários – como é o caso de filhar, penhora, embargo e arresto – vide Ruy de Albuquerque, *As Represálias. Estudo de História do Direito Português (sécs. XV e XV)*, vol. I, pp. 204, 219-221, 239-245, segs. e passim.

⁶⁶⁰ Não admira pois que os navios comerciais que vinham ao Reino andassem fortemente armados. Por exemplo, segundo Jerónimo Munzer, uma nau alemã que se encontrava em Lisboa em finais do reinado de D. João II (1494-1495) e que pertencia ao nobre Bernardo Fletcher, natural de Dantzing, estava “provida de muitas e óptimas bombardas, morteiros, arcos, lanças, dardos, e tudo quanto diz respeito à guerra marítima” (Basílio de Vasconcelos, *op. cit.*, pp. 23-24). De qualquer modo, não podemos deixar de desconfiar dos intuitos deste navio demasiado bem armado apenas para fins comerciais.

⁶⁶¹ Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. I, pp. 480-484; Luís Ramalhosa Guerreiro, “Curso e pirataria nos Descobrimentos”, p. 297.

Ibérica, pois é nessa altura que terá começado a ganhar forma um sistema defensivo ao longo do litoral de Sintra-Cascais que visava alertar Lisboa e as cidades a Sul do Tejo e que terá tido seguimento pelos séculos posteriores, pelo menos em alguns aspectos⁶⁶². Para além disso, e para sistematizar os dados disponíveis, vamos reparti-los em duas vertentes fundamentais de defesa costeira: numa defesa passiva, feita a partir de terra e que visava a vigilância do oceano de modo a impedir o desembarque inimigo, e numa defesa activa, que consistia na patrulha das águas oceânicas em busca de navios inimigos⁶⁶³.

A primeira vertente de defesa costeira era baseada na edificação de torres de vigia e de iluminação (atalaias e fachos) – cuja origem, na Península Ibérica, remonta ao período pré-romano –, de *husun* (fortalezas) e de *ribat/s*. Estas últimas estruturas eram conventos fortificados onde se preparava a *jihad* contra os cristãos do Norte – que durante a segunda metade do século VIII já levavam a cabo ataques até à área do Tejo⁶⁶⁴ – e contra os Viquingues, se bem que a preocupação de defesa também devesse andar ligada à *fitna* (guerra civil) do século IX.

Face à sua posição privilegiada junto ao mar, na verdadeira *Finisterra*, extremo ocidental do Garb al-Andalus, Sintra tinha a particularidade de funcionar como um importante posto de observação oceânica que servia de alerta a Lisboa pelos menos desde o século IX. É neste século – como vimos anteriormente – que os piratas viquingues começam a assolar as costas do Garb al-Andalus. Com efeito, os seus primeiros ataques põem a nu a fragilidade do sistema de defesa costeira islâmico facto que levou ao reforço das medidas de segurança ainda no tempo do emir Abd al-Rahman II (m. 852), as quais seriam continuadas por Muhammad I: reforço das torres de vigia e pontos fortificados ao longo do litoral atlântico e mediterrânico.

Incorporado no sistema de defesa costeira que funcionava a partir do litoral de Sintra, o castelo dos Mouros⁶⁶⁵ tinha a particularidade de servir como posto de

⁶⁶² Marco Oliveira Borges, “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais [...]”.

⁶⁶³ Tal como propôs Christophe Picard (“Les Défenses Côtières de la Façade Atlantique d’Al-Andalus”, *Zones Côtières Littorales dans le Monde Méditerranéen au Moyen Age: défense, peuplement, mise en valeur. Actes du colloque international organisé par l’École française de Rome et la Casa de Velázquez. Rome. 23-26 Octobre 1996*, Madrid, Casa de Velázquez, 2001, p. 165) para a organização do sistema de defesa costeira omíada dos séculos IX-X.

⁶⁶⁴ Em 798, liderados por Afonso II das Astúrias, os cristãos do Norte saquearam mesmo Lisboa no que se pensa ter sido uma expedição vinda por mar (A. H. de Oliveira Marques, “O «Portugal» islâmico”, in *Nova História de Portugal*, vol. II - *Portugal das Invasões Germânicas à Reconquista*. Dir. de Joel Serrão e [...], Lisboa, Editorial Presença, 1993, p. 125).

⁶⁶⁵ Teriam ocorrido duas fases distintas de construção deste castelo sendo que a mais antiga remontaria aos séculos IX-X, à semelhança de outros casos peninsulares, correspondente à época de fortificação da costa atlântica levada a cabo pelas autoridades muçulmanas face aos ataques viquingues (Basilio Pavon Maldonado, *Ciudades y Fortalezas LusoMusulmanas. Crónicas de viajes por el sur de Portugal*, Madrid,

vigilância dos acessos por mar e terra. Porém, se é verdade que desse castelo é possível observar Lisboa e o seu castelo, o Tejo, Almada, Sesimbra e até Palmela, o que permitia estabelecer comunicações a longa distância com os diversos postos de vigia, isso apenas seria possível em dias de excepcional visibilidade o que nem sempre é realidade em Sintra, bastante sujeita aos nevoeiros que por ali se prolongam. De facto, integrado neste sistema defensivo, o castelo dos Mouros teria como principal função alertar Lisboa e as áreas citadas a Sul sobre a aproximação inimiga, mas nestas ocasiões de intenso nevoeiro, em que pouco ou nada se via quanto à linha de costa, não seria possível vislumbrar a aproximação de navios nem de produzir informação⁶⁶⁶.

Não obstante, já durante a época cristã, e quando a visibilidade permitia, o castelo dos Mouros ainda ia “servindo de guia aos que navegam no Mar Oceano”, sendo pelo século XVIII, duas vezes ao ano, “guardado pela gente do termo de Cascais que vem nele assistir de noite e fazer fogos, para sinal que estão nele”⁶⁶⁷.

Existe também a possibilidade de um dos dois castelos de Sintra referidos por al-Himyari ser, para além do identificado castelo dos Mouros, o antigo castelo de Colir ou de Colares⁶⁶⁸ mencionado por João de Barros. Segundo Barros, depois da subida do rio, naquele porto [de Colares] “se fazia huma grande Bahia [onde] estava hum Castello de maravilhosa fortaleza, e nelle huma torre mui alta, que descobria o mar d’ahi a dez legoas”⁶⁶⁹. O castelo ficaria sensivelmente a 500 m do porto interior de Colares e a 4,2 km do mar seguindo-se o trajecto da actual ribeira de Colares.

Embora João de Barros tenha fantasiado a obra onde apresenta estes dados, teria de haver algum fundamento real para abordar a própria navegabilidade deste rio – que na sua época já não seria navegável – e a existência de um porto que parece ficaria situado precisamente nas proximidades da actual Quinta da Prezinha – local que, segundo Maria Teresa Caetano, permaneceu na memória popular por ter um paredão de

Instituto de Cooperación con el Mundo Árabe, 1993, pp. 20-25; Catarina Coelho, “A ocupação islâmica do Castelo dos Mouros (Sintra): interpretação comparada”, pp. 210-211, 214, 218; Christophe Picard, *Le Portugal musulman*, pp. 209-210, 215).

⁶⁶⁶ Do mesmo modo acresce a pouca visibilidade que por vezes se tem do Tejo e de toda a margem Sul, por vezes nula, em períodos de nevoeiro e neblina – factores muito característicos das áreas de estuário –, ficando impossibilitada a comunicação directa com aquelas terras e inviabilizada a entrada de navios na barra. Neste sentido, o sistema de alerta que teria funcionado através do castelo dos Mouros estaria bastante condicionado podendo mesmo ficar inactivo por determinados períodos.

⁶⁶⁷ *Memórias Paroquiais*, pub. por José Alfredo da Costa Azevedo, *Velharias de Sintra*, [vol.] IV, Sintra, Câmara Municipal, 1982, pp. 169-170. Actualizámos a escrita.

⁶⁶⁸ Pese embora a hipótese comumente aceite de que um dos castelos de Sintra referido por al-Himyari estivesse edificado no sítio onde se encontra o Paço sintrense, Maria Teresa Caetano (*op. cit.*, pp. 35-36, nota 91) não deixou de mencionar que o geógrafo poderia querer reportar-se ao castelo de Colares.

⁶⁶⁹ João de Barros, *Chronica do Emperador Clarimundo [...]*, t. III, cap. I, pp. 19-20.

aportagem e que está situado próximo da Rua dos Marinheiros – se tivermos em conta as informações que Fr. Joseph de Santanna legou sobre o castelo de Colares⁶⁷⁰.



Fig. 25 – Arcada subsistente do terraço do palácio de D. Dinis de Melo e Castro (Janeiro de 2012).

Contudo, era ao longo da linha de costa que ganharia forma o dispositivo de defesa com estruturas situadas em pontos estratégicos – montes, arribas, cabos, enseadas e pequenos portos de abrigo – dando o sinal de alerta a rebate, através de sinais de fogo (durante a noite) e de fumo (durante o dia), permitindo que as povoações se preparassem para a chegada do inimigo e impedissem o seu desembarque, isto quando não fugiam. Como observou Fernando Gomes Pedrosa, para se detectar a aproximação de navios inimigos, mormente nos meses de Verão, entrava no activo um sistema de postos de vigilância em locais conspícuos, denominados por atalaias,

⁶⁷⁰ Sabe-se que este suposto castelo erguido na época islâmica e de fundação anterior ao castelo de Sintra (Mouros) – segundo Barros – funcionava, em inícios do século XVII, como Câmara e cadeia colarense, tendo sido adquirido por D. Dinis de Melo e Castro, antigo bispo de Leiria, Viseu e Guarda, que o transformou num palácio para sua habitação. Isto teria ocorrido c. 1620 sendo que o palácio teria muito provavelmente sido construído a partir de uma estrutura manuelina preexistente – nas imediações detectaram-se elementos pétreos de um portal manuelino –, a chamada Casa da Câmara, que, por sua vez, teria sido construída a partir da estrutura do antigo castelo muçulmano com vista para o oceano. O palácio terá ardido em meados do século XIX tendo sido demolidas, já no início do século XX, as ruínas do Paço para a construção de uma escola primária. Assim, restou “apenas o grande terraço sobranceiro à vila moderna” (João de Barros, *op. cit.*, cap. II, pp. 33, 37-38; Fr. Joseph Pereira de Santanna, *Chronica dos Carmelitas da Antiga, e Regular Observancia Nestes Reynos de Portugal, Algarves, e seus Domínios*, t. II, Lisboa, Na Officina dos Herdeiros de António Pedrozo Galram, 1751, pp. 88-89; Maria Teresa Caetano, *op. cit.*, pp. 104-107, notas 243 e 245). Contudo, na impossibilidade de se confirmar a veracidade da tradição vinda de João de Barros e seguida por Joseph de Santanna, somente a arqueologia poderá vir a trazer outras luzes.

almenaras, fachos, visos ou velas, os quais comunicavam entre si através de sinos, fogos, fumos e outros sinais⁶⁷¹.

Uma questão fundamental para se perceber o fio condutor que liga a época islâmica à época em que se desenvolve a nossa dissertação está, precisamente, na possibilidade de reocupação de antigos locais e readaptação de antigas estruturas defensivas numa óptica de adaptação às necessidades prementes de cada época. Já se viu que o castelo dos Mouros, apesar das limitações comunicativas a que estava sujeito, havia continuado, pelo menos até ao século XVIII, a fornecer apoio aos mareantes, mas nos séculos XVI-XVII já existiam balizas sinalizadoras que “se governavam por montes e picos da serra de Sintra e outros sinais remotos”, certamente apoiadas em edificações muito mais antigas. Porém, com nevoeiro ou tempo chuvoso estas balizas não se viam, daí que, em alternativa, fosse referido que se podiam colocar marcos altos nas praias “pelos quais em todo o tempo se pudesse guiar” os navios⁶⁷².

Mais para dentro, na Costa da Guia, a Confraria de Nossa Senhora da Guia resolveu construir um farol em 1537⁶⁷³. “A obra foi levada por diante, erguendo-se no local escolhido uma boa torre encimada por cinco luzes, protegidas por uma grande lanterna, que alcançavam a 10 léguas. A manutenção do farol era custeada pela referida irmandade, durante oito meses no ano, sendo o gasto em azeite e vidraças, naturalmente importante para a época. Anos depois passou a Coroa a arcar com as despesas reduzindo-se o período anual de alumiamiento para cinco meses – Novembro a Março. O consumo anual do azeite andava nesse regime, por uma pipa”⁶⁷⁴. Anos mais tarde, Damião de Góis, na sua *Descrição da Cidade de Lisboa* (1554), faz alusão a esta estrutura:

“a pequena distância, no extremo da abertura do estuário de Lisboa, vê-se sobre cachopos uma ermida dedica à Nossa Senhora da Guia: ali acendem à noite uns fachos para

⁶⁷¹ Em 1389 os procuradores do Algarve pediram em Cortes que fosse aumentado o número de atalaias na costa algarvia e que as despesas fossem suportadas em partes iguais pelos concelhos e pelo monarca como sempre se fizera (Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos* [...], pp. 11-12).

⁶⁷² Lívio da Costa Guedes, *Aspectos do Reino de Portugal nos Séculos XVI e XVII. A «Descrição» de Alexandre Massaii (1621). (II Tratado)*, sep. do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, vol. 58, Viseu, Arquivo Histórico Militar, Dez. de 1989, p. 188.

⁶⁷³ João da Cruz Viegas, *O Comércio Quinhentista na Vila e no Porto de Cascais*, p. 62.

⁶⁷⁴ Frederico Cruz, “Pequena história dos faróis portugueses”, pp. 64-66. Supostamente, a seguir ao farol do Cabo de S. Vicente, cuja construção terá começado em 1514 ou 1515 – segundo indicam João da Cruz Viegas e Frederico Cruz –, o farol da Guia seria o segundo a ser construído na costa portuguesa. Contudo, mais recentemente, Amândio Jorge Morais Barros referiu a construção do farol de S. Miguel-o-Anjo em 1527, o qual “servia para guiar o trânsito marítimo em direcção ao Porto”, acrescentando que seria “o primeiro construído de raiz em Portugal” (*Porto. A Construção de um Espaço Marítimo nos Alvores dos Tempos Modernos*, vol. I, p. 93).

indicar o trajecto aos navegantes nocturnos, evitando assim que estes, não conhecendo bem aqueles sítios, se vejam arrastados a arremessar as naus contra os baixios e rochedos vizinhos⁶⁷⁵.

Neste litoral o melhor exemplo de um local onde ocorreram diferentes fases de ocupação e reaproveitamento de estruturas defensivas ou de apoio à navegação, ou, pelo menos, de materiais pétreos, é o sítio arqueológico do Alto da Vigia, ainda que não possamos deixar de repetir o caso de Espigão das Ruivas. Neste último sítio, como já se havia referido, detectaram-se vestígios de uma pequena estrutura que poderia ter servido de facho e cuja utilização remontava ao período pré-romano, prolongando-se pelo período romano e, muito possivelmente, mantendo-se em actividade ainda durante a Idade Média.

Por sua vez, no Alto da Vigia, intervenções de carácter preventivo iniciadas em 2008 pela equipa do Museu Arqueológico de São Miguel Odrinhas (MASMO) numa plataforma sobranceira à praia das Maças, na margem esquerda da actual ribeira de Colares e que ainda comporta os micro-topónimos Alto da Vigia (ou Vigia de Colares) e Alconchel, vieram a permitir a identificação de estruturas romanas. Estas confirmaram a existência do santuário romano consagrado ao Sol e à Lua que se sabia ter existido no litoral de Sintra, bem como importantes vestígios do período muçulmano – possivelmente relacionados com o topónimo Alconchel (*al-concilium*) – e nos quais se destaca um *ribat* cuja edificação se ergueu com múltiplos elementos arquitectónicos romanos. Esta estrutura é composto por várias salas sendo que numa delas existe “um *mirhab* orientado para Sudeste, virtualmente no sentido de Meca”, tal como vestígios de fogueiras e restos de cerâmica datados do século XII que devem corresponder ao período final de ocupação islâmica. Ademais, foram detectados vestígios da torre de um facho da Época Moderna de tipologia semelhante ao da Boca do Inferno (Cascais), edificado certamente com as pedras do antigo edifício islâmico⁶⁷⁶. Estes foram, aliás, os

⁶⁷⁵ Damião de Góis, *Descrição da Cidade de Lisboa*, p. 41. A legenda da planta da vila de Cascais de Vincenzo Casale (1590) também faz referência a um facho desta ermida para apoio aos navios.

⁶⁷⁶ <http://www.museuarqueologicodeodrinhas.pt/escavacoes/1/alto-da-vigia.html> [consultado a 25/10/2011]. Sobre as intervenções arqueológicas no Alto da Vigia vide ainda Patrícia Jordão, Pedro Mendes, Alexandre Gonçalves, “Alto da Vigia (Colares, Sintra). Relatório dos Trabalhos Arqueológicos [de 2008]”, 2009, p. 3. Depositado no Arquivo de Arqueologia do IGESPAR sob o código 2008/1 (584); “Monumental santuário romano do Sol e da Lua. Sítio arqueológico do Alto da Vigia (Praia das Maças), Colares”, *Portugal Romano.com. Revista de Arqueologia Romana em Portugal*, ano 1, n.º 0, pp. 30-33. Contrariamente ao *ribat* de Aljezur (construído c. 1130 e que se sabe inclusive o nome do seu fundador: o mestre sufi Ibn Qasi), o primeiro a ser identificado em solo português e o segundo na Península Ibérica, posteriormente ao de Guardamar (edificado na segunda metade do século IX no antigo delta do rio Segura, no Sul de Alicante), nenhuma fonte islâmica parece ter registado a existência do *ribat* de Colares.

primeiros vestígios a serem identificados no Alto da Vigia aquando do início das intervenções, porquanto parte da estrutura do facho ainda estava visível à superfície.



Fig. 26 – Vestígios arqueológicos do Alto da Vigia (foto do autor, Dezembro de 2011).

Para além do *ribat* recentemente identificado na margem esquerda da desembocadura do antigo rio de Colares, edificado numa área de fronteira e servindo como local defensivo do principal acesso naval ao interior de Sintra, existe uma localidade na serra de Sintra chamada Azóia, a qual precede o cabo da Roca e cujo étimo deriva do árabe *al-zawiya*, devendo ter surgido do desígnio de um edifício religioso existente naquela área mas que acumularia igualmente a função de posto de vigilância⁶⁷⁷. Saliente-se que, ainda hoje, ligeiramente a norte da Azóia, a 1,5 km do cabo da Roca, existe uma localidade denominada Atalaia e que na toponímia se subdivide em Atalaia de B.^o e Atalaia de C.^a. A posição elevada e estratégica destes locais indicia a existência antiga de postos de vigilância costeira que poderão remontar aos séculos IX-X⁶⁷⁸.

Com uma nova ocupação militar do território e a necessidade de se consolidar a presença na linha do Tejo, isto após as forças cristãs terem tomado Santarém, Lisboa e a

⁶⁷⁷ Christophe Picard, *Le Portugal musulman [...]*, p. 62, nota 47. A Azóia da serra de Sintra parece vir referida numa descrição que é feita sobre a viagem de uma embaixada muçulmana enviada ao rei dos Viquingues após o ataque de 844. Essa embaixada era formada por dois navios que partiram de Silves e, ao chegarem ao “grande promontório que penetra no mar, limite de Espanha no extremo ocidental, e que é a montanha conhecida com o nome de Aluíia [Azóia?], foram surpreendidos por uma tempestade”. A questão é colocada por António Borges Coelho, *op. cit.*, vol. II, p. 118, nota 12.

⁶⁷⁸ Christophe Picard, *L’océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l’époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d’al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997, p. 92.

consequente rendição ou abandono de Sintra, Almada e Palmela (1147), ter-se-á mantido a necessidade de defesa costeira – talvez até tenha aumentado face ao perigo constante dos ataques marítimos muçulmanos – sendo lógico que eventuais estruturas islâmicas tenham sido reaproveitadas e até readaptadas. Apesar do planeamento de fortificações – e, possivelmente, de postos de vigia de menores dimensões – para a costa de Cascais ter começado a ganhar forma sobretudo durante a Monarquia Dual, é após a Restauração – num período entre 1642-1648 – que se verifica a construção de vários fortes entre Belém e o cabo da Roca para impedimento do desembarque inimigo nas praias e enseadas desta costa⁶⁷⁹. Contudo, há muito que existiam pontos estratégicos identificados e é provável que algumas destas estruturas tivessem sido erguidas sobre outras mais antigas, até mesmo com ajuda dos seus materiais pétreos ou nas suas proximidades, algumas vindas mesmo do período muçulmano – à semelhança do Alto da Vigia –, uma das possíveis razões para não terem perdurado os seus vestígios⁶⁸⁰.

Efectivamente, para existir um sistema de defesa costeira que funcionasse até Lisboa teria de se estender sucessivamente pela costa de Cascais – cujas fontes islâmicas esqueceram, à excepção, talvez, de uma possível descrição da Boca do Inferno⁶⁸¹ –, mas que naturalmente já estaria dotada de estruturas de vigilância e, muito possivelmente, de *ribat/s* tal como acontecia na Península de Setúbal. Cascais seria uma das praças integradas no sistema de defesa costeira de Lisboa contra os Viquingues, tal como Sintra, Almada, Palmela, Vila Franca de Xira e Santarém⁶⁸², pelo que teria de ter a sua força militar portuária.

⁶⁷⁹ Em 1606 uma frota holandesa veio bloquear a barra do Tejo. No ano seguinte, por carta de 19 de Abril de 1607, ficamos a saber que a vila de Cascais era invadida por piratas Holandeses e outros. Era Afonso Rolão que liderava a defesa da costa de Cascais face ao desembarque dos inimigos (ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mç. 115, n.º 15). Dez anos volvidos e surgia a notícia de que Cascais estava com falta de vigias e de pólvora (AHU, *Reino*, cx. 2, pasta 27).

⁶⁸⁰ O desaparecimento de eventuais estruturas islâmicas, não esquecendo as que possam ter sido relegadas ao abandono e sujeitas à degradação do tempo até que as suas ruínas possam ter sido encobertas pela vegetação e pelas areias, poderá ter a ver igualmente com o aparecimento de casas e de restaurantes ao longo do litoral cascalense num período mais recente.

⁶⁸¹ Baseado em al-Udri (1002-1085), al-Qazwini (1203-1283), historiador e geógrafo nascido na Pérsia, faz referência a “una gran cueva en la que penetran las olas del mar, su entrada está en un monte muy alto. Así, pues, cuando afluyen las olas del mar a dicha cueva, ves el monte moverse al mismo tempo que ellas. Quien lo observa, lo ve alternativamente subir y bajar” (Fátima Roldán Castro, *El Occidente de Al-Andalus en el Atar al-bilad de al-Qazwīnī*, Sevilla, Ediciones Alfar, 1990, p. 91). Dada a descrição ser alusiva a um local nas imediações de Lisboa, Adel Sidarus e António Rei colocam a hipótese dos autores se quererem reportar à Boca do Inferno (“Lisboa e seu termo segundo os geógrafos árabes”, pp. 45-46, 55-56).

⁶⁸² Vide Christophe Picard e Isabel Cristina Ferreira Fernandes, “La Défense côtière à l’époque musulmane: l’exemple de la presqu’île de Setúbal”, *Archéologie Islamique*, n.º 8, Paris, 1999, pp. 67-94.



Fig. 27 – Pormenor de Sintra com base na *Carta Corográfica de Portugal na Escala 1:50 000, 34-A, Sintra, M 7810, ed. 3 – IGCP, 1991.*

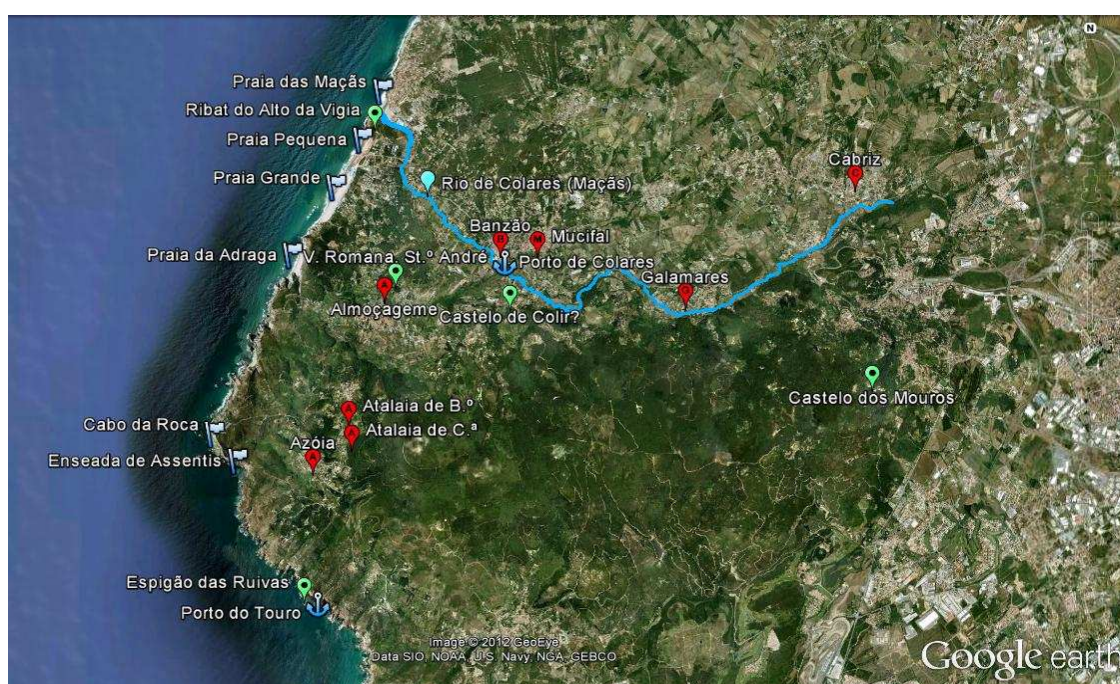


Fig. 28 – Panorâmica de Sintra com destaque para os principais locais (vermelho) e estruturas (verde) em estudo⁶⁸³.

⁶⁸³ Embora durante a Idade Média o mar avançasse para o interior do território sintrense tendo influência na direcção do curso do rio de Colares e na localização da sua foz, o possível traçado do antigo rio – actualmente relegado à categoria de ribeira – foi delineado até às imediações de Cabriz através do percurso da ribeira (também com o auxílio da *Carta Corográfica de Portugal* acima citada, de onde retirámos alguns topónimos que ilustram a imagem). Depois de Cabriz, e mesmo com base na imagem por satélite, torna-se confuso captar o trecho da ribeira.

2.1.1. O castelo medieval

Embora o primeiro testemunho documental da existência de uma construção fortificada junto do povoado marítimo de Cascais remonte a 1370, aludindo à doação do castelo e vila de Cascais por D. Fernando I a Gomes Lourenço do Avelar, em 1758, o P.^e Manuel Marçal Silveira referiu que a vila estava “sem Relógio, porque este, e sua grande Torre feita pelos Mouros, que sefes em cinzas” após o terramoto de 1755⁶⁸⁴. Todavia, a suposta origem islâmica da mesma não tem sido tida em conta porquanto se seguiu a ideia tradicional de que “o povo diz que todas as construções antigas são do tempo dos mouros”⁶⁸⁵. No entanto, depois das escavações junto à torre-porta do castelo medieval (figs. 20 e 30), na área onde existiu essa antiga torre e onde foram identificadas cetárias romanas, João Pedro Cabral e Guilherme Cardoso colocaram a hipótese da mesma poder ter origem romana⁶⁸⁶.

Neste contexto, este será mais um sítio a associar ao Espigão das Ruivas e ao Alto da Vigia como tendo ocupações numa larga diacronia histórica, dando sentido a essa lógica de aproveitamento de estruturas e de locais ao longo dos tempos⁶⁸⁷.

Para Manuel A. P. Lourenço a construção do castelo medieval de Cascais teria tido início num período de tempo após a Reconquista de Lisboa, possivelmente em 1189, tendo sido terminada nos inícios do século XIII. Na esteira de Carlos Callixto, Guilherme Cardoso e João Pedro Cabral admitem que a construção se tenha verificado num período de tempo entre 1364, data da elevação de Cascais a vila, e 1370, data da primeira doação do lugar e castelo de Cascais, ficando assim o período de construção circunscrito a seis anos⁶⁸⁸.

De qualquer forma, custa a crer, face a todas as questões de ordem geo-estratégica que temos vindo a abordar, que durante o Garb al-Andalus o porto de Cascais não estivesse dotado de uma estrutura defensiva. Não queremos com isto dizer que já existiria o castelo, mas talvez uma estrutura de menores dimensões e que,

⁶⁸⁴ Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, p. XX, doc. 2.

⁶⁸⁵ Cf. Carlos Callixto, “A Praça de Cascais e as Fortificações suas dependentes”, *Revista Militar*, n.º 5, Maio de 1978, p. 326.

⁶⁸⁶ João Pedro Cabral e Guilherme Cardoso, “Escavações arqueológicas junto à torre-porta do Castelo de Cascais”, 1996, p. 133.

⁶⁸⁷ Como observou Manuela Santos Silva: “se notamos que a maior parte das cidades do período medieval tinha tido as suas origens na época romana, certo é que, pelo menos durante o Império, muitas delas conheceram um primeiro amuralhamento, retomado mais tarde pelos Muçulmanos, quando não executado pelos Suevos ou Visigodos”, ainda que estes se tenham, “quase sempre, limitado a retocar as muralhas romanas” (Manuela Santos Silva, “As cidades (séculos XII-XV)”, p. 260).

⁶⁸⁸ Guilherme Cardoso e João Pedro Cabral, “Apontamentos sobre os vestígios do antigo castelo de Cascais”, 1988, pp. 78 e 86.

posteriormente, teria sido alvo de ampliação e reforços como sugeriu recentemente Margarida de Magalhães Ramalho⁶⁸⁹. Neste cenário, não podemos deixar de pensar na possível existência de um *ribat*.

Como já tivemos oportunidade de ver na gravura de Braun, a estrutura defensiva de Cascais durante o século XV era formada pelo dito castelo e pela torre mandada erguer por D. João II. O primeiro ataque conhecido ao castelo de Cascais deu-se em 1373 quando as forças castelhanas que tinham cercado Lisboa resolveram atacar os arredores da capital:

“Em esto foi o conde dom Affonso, filho d’el-rrei dom Henrique, com quatrocentas lanças sobre huu logar cercado que chamom Cascaes, que he muito junto com o mar, cinco legoas da cidade; e as poucas gentes d’elle, que o deffender nom podam, derom-lho logo sem outra pelleja que hi ouvesse, e elles prenderom os que quiserom e rroubaram o logar de mui grande rroubo e tornarom-sse com elle pera a cidade”⁶⁹⁰.

Por esta altura Cascais vivia uma crise demográfica, facto que facilitou o saque levado a cabo pelos invasores. Contudo, em 1398 uma poderosa frota castelhana de 40 navios à vela e 15 galés, mobilizada em Sevilha e Santander, chega ao Tejo e fundeia no Restelo. Como não conseguiu o controlo da costa nem um ponto de apoio, porquanto as pessoas da cidade faziam a vigia desde a Ribeira até Cascais, não teve hipótese de fazer a aguada. Os navios castelhanos ainda dispararam os seus trons, embora sem efeito, mas passados poucos dias voltaram para Castela⁶⁹¹.

No que diz respeito às características do castelo de Cascais sabe-se que estava dotado de sete torres, sendo as do lado nascente de forma circular e as outras quadrangulares. Junto à praia o castelo tinha um barbacã que defendia o areal dos desembarques inimigos. Este estava dotado da única porta aberta na muralha que se podia vislumbrar⁶⁹² fazendo a ligação directa com o mar. Guilherme Cardoso e João Cabral, contrariamente a outros autores que mencionaram a vocação do castelo

⁶⁸⁹ Margarida de Magalhães Ramalho, “A defesa de Cascais”, p. 35.

⁶⁹⁰ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. LXXVIII, pp. 269-270. O P.^e Manuel Marçal Silveira apresenta outra versão: “Nos annos de 1373 foi esta villa de Cascaes asollada, e posta aferro, e fogo pelos Castelhanos que a entrarão. Henrique Rej de Castela tomou então Lisboa estando então ElRej Dom Fernando em Santarem, e mandou o seu filho bastardo o Conde de Guigôn Dom Alariço que tomase esta villa de Cascaes, e elle aasolou com todas as suas quintas, dos seus contornos, por cuja couza ficou no mais deploravel estado” (Ferreira de Andrade, *Cascais – Vila da Corte [...]*, p. XVII, doc. 2). É possível que ambas as descrições se reportem a um só acontecimento.

⁶⁹¹ Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, p. 345.

⁶⁹² Guilherme Cardoso e João Pedro Cabral, *op. cit.*, pp. 78-79.

exclusivamente para defesa da vila contra ataques vindos de terra, chamaram mesmo à “atenção para a importância do castelo pela sua vertente marítima, que terá constituído sempre um ponto de apoio na defesa da praia em ligação com a muralha que guarnecia a praia da ribeira”⁶⁹³.

Como nos outros castelos o de Cascais guardaria o armamento da vila e teria a sua força militar, composta também por besteiros envolvidos na defesa do porto. A 6 de Novembro de 1443, D. Afonso V concedeu aos besteiros do conto de Cascais a isenção de servirem em quaisquer partes, excepto por mandado especial do rei, por este ser um local que “esta na costa do mar em logar a que ueem mujtos naujos asy de nossos jmijgos como d’outras partes de que poderiam receber maa companhia sse a jente della fosse fora da terra”⁶⁹⁴.

Porém, a defesa daquele local de aportagem só com base no castelo viria a revelar-se ineficaz. Na década de oitenta do século XV vários corsários franceses usavam aquela praia para varar os navios tomados de assalto na costa portuguesa e “filhar” os produtos que transportavam sem que tivessem qualquer impedimento do fogo de artilharia ou das forças militares desse mesmo castelo. Nesse sentido, houve que proceder à construção da torre de Cascais, que veio a conjugar esforços com o castelo para uma defesa mais capaz da praia.



Fig. 29 – Pormenor do castelo medieval de Cascais segundo a gravura de Braun e Hogenberg (© Institut Cartogràfic de Catalunya).

⁶⁹³ Idem, *ibidem*, pp. 81-82.

⁶⁹⁴ ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 25, fl. 62v (em anexo).



Fig. 30 – Torre-porta que resta das muralhas do castelo medieval de Cascais (foto do autor, Junho de 2012).

2.1.2. A torre de Cascais

Coube a D. João II delinear um projecto de defesa da barra do Tejo baseado no funcionamento de duas torres fortificadas – S. Sebastião de Caparica e S. Vicente de Belém⁶⁹⁵ – auxiliadas por uma grande nau colocada a meio da barra com correntes de ferro que uniam ambas as margens (fig. 38) – em paralelo com a técnica de defesa portuária descrita pelo engenheiro romano Vitrúvio⁶⁹⁶ – e por caravelas ligeiras que patrulhavam a costa. Para além disso, e ainda envolvida neste sistema de defesa enquanto atalaia⁶⁹⁷, o monarca mandou erguer a torre de Cascais. Com possível

⁶⁹⁵ A torre de S. Sebastião de Caparica vê iniciada a sua construção em 1481-1482, tendo sido finalizada, a parte principal, por volta de 1485. Por sua vez, a torre de S. Vicente de Belém poderá ter sido começada ainda no reinado de D. João II embora este tenha morrido antes da sua finalização. É possível que esta torre também tenha sido destruída pelos sismos de 1504-1505 (vide infra, pp. 193-194) e 1512, daí que, anos mais tarde, Damião de Góis mencionasse que D. Manuel havia mandado fazer de novo a torre e fortaleza de São Vicente, ficando o porto vigiado e guardado por muita artilharia e gente de guarnição (Damião de Góis, *op. cit.*, pt. IV e índice analítico, cap. LXXXV, 1955, p. 233). Segundo Nuno Varela Rubim (*op. cit.*, p. 54) a torre teria entrado em construção em 1514 e ficado pronta em 1519-1520. Edificadas em pontos estratégicos de ambas as margens do Tejo e secundadas pela grande nau a meio do rio, as duas torres estavam incorporadas num sistema defensivo que, inicialmente, estaria vocacionado para impedir o acesso de navios corsários ao porto de Lisboa.

⁶⁹⁶ Cf. Maria Luísa Blot, *op. cit.*, p. 87. No Porto, em 1359, temendo-se o ataque dos corsários de Aragão, pensou-se em estender uma cadeia de ferro presa a torres construídas em ambas as margens do rio Douro de modo a proteger aquele curso de água face ao avanço dos navios inimigos. Por essa altura seria uma técnica já bem conhecida nos portos europeus como, por exemplo, em La Rochelle. No entanto, não há prova que tal projecto tenha ido avante (Fernando Gomes Pedrosa, *Algumas Prováveis Inovações de Origem Portuguesa das Técnicas e Tácticas Navais durante a Expansão Marítima*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2002, p. 60; Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, vol. I, pp. 128-131).

⁶⁹⁷ Vide as considerações de Rui Bebiano, “A Arte da Guerra. Estratégia e Táctica”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. II. Coord. de António Manuel Hespanha, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p. 166.

invocação a Santo António, esta torre foi edificada num esporão rochoso no extremo Sul daquela vila. Identificados alguns vestígios da muralha Sul nos anos sessenta do século passado – ainda hoje visíveis junto à Marina de Cascais – por Manuel A. P. Lourenço, só em 1987 foram iniciadas intervenções arqueológicas no interior da torre quatrocentista, a qual viria mais tarde a ser absorvida com a construção da fortaleza de Nossa Senhora da Luz⁶⁹⁸.

Na altura da construção desta torre, a primeira fortificação para defesa marítima construída em Portugal⁶⁹⁹, há muito que Cascais tinha o seu castelo medieval mas a verdade é que, a nível funcional, esta estrutura veio somar “às antiquadas muralhas de Cascais uma obra de defesa de muitíssimo maior eficácia e *modernidade*”⁷⁰⁰ perante eventuais desembarques na praia da Ribeira e que nos últimos tempos eram corriqueiros pela mão de corsários franceses. A construção deste tipo de torres “à beira-mar destinavam-se a evitar desembarques nos locais mais favoráveis e, segundo a capacidade de cada local, a servir de protecção aos ancoradouros das frotas que se oporiam aos navios atacantes. Podiam, dentro dos alcances da sua artilharia, evitar que o inimigo manobrasse nas suas proximidades, função que se foi tornando cada vez mais importante à medida que os alcances aumentavam e o recurso a munições especialmente destinadas ao combate naval ia sendo possível”⁷⁰¹. De facto, com as torres projectadas por D. João II poder-se-ia controlar de forma mais eficaz o tráfego portuário e, caso fosse necessário, impedir a saída ou entrada de determinados navios que se viam sujeitos a um iminente disparo de artilharia. Vejamos dois casos que aludem a utilidade das torres de Cascais e de Belém.

Em finais de Julho de 1524 esteve iminente a utilização da torre de Cascais para o bombardeamento de uma frota do imperador Carlos V, a qual era formada por oitenta e seis urcas e soldados de várias nações do Norte da Europa. A frota tinha como destino o Sul de Espanha mas havia feito escala no porto de Cascais para abastecimento. Como a “contrariedade dos tempos” não permitia a navegação para Sul, a frota teve de ficar naquele porto por mais de 15 dias vindo a causar vários problemas o que levou a clamores entre o povo da vila e dos arredores. Para resolver a situação, D. Nuno da Cunha, governador da Relação e vedor da Fazenda, foi enviado a Cascais com

⁶⁹⁸ Recentemente tivemos a oportunidade de visitar o interior da torre numa iniciativa promovida pela Câmara Municipal de Cascais em que a estrutura foi aberta ao público.

⁶⁹⁹ Guilherme Cardoso e João Cabral, “Cronologia da Época dos Descobrimentos”, p. 36.

⁷⁰⁰ Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, p. 167.

⁷⁰¹ António José Pereira da Costa, *Cidadela de Cascais (pedras, homens e armas)*. Pref. de Rui Carita, Lisboa, Estado-Maior do Exército, Direcção de Documentação e História Militar, 2003, p. 23.

intérpretes do Norte da Europa residentes em Lisboa de maneira que a chegassem à fala com o almirante (holandês) e os mestres das urcas. Estes foram recebidos nos Paços de D. Pedro de Castro, dentro do castelo medieval, onde D. Nuno, depois de relembrar aos estrangeiros ali chamados a sua condição de vassalos do Imperador, o qual tinha boas relações com o rei de Portugal, ameaçou-os dizendo “que lhes faria todo o mal que podesse com a artilheria da torre” e que traria gente por terra caso os visados não parassem as suas acções⁷⁰².

Por esta informação não há dúvida que o fogo de artilharia estava ao alcance das urcas⁷⁰³, pelo menos das que estavam mais próximas das imediações da praia da Ribeira⁷⁰⁴.

Em Belém, quatro anos depois (Abril de 1528), o alcaide da torre recebeu ordens para que não deixasse sair três naus francesas bem armadas que se encontravam em Lisboa sob pretexto de virem buscar sal⁷⁰⁵ para a pescaria na Terra Nova⁷⁰⁶, mas que, na verdade, se dedicariam à actividade corsária.

Contemplemos agora as características arquitectónicas e funcionais mais relevantes da fortificação conhecida por torre de Cascais⁷⁰⁷:

- Antes de mais importa enfatizar a sua situação, estrategicamente edificada na extremidade rochosa Sul de Cascais.
- A fortificação apresentava uma torre, uma plataforma ameada baixa, planta quadrangular, estava dotada de cava (fosso) e de quebra-mar, sendo que na muralha da fachada frontal apresentava três bombardeiras⁷⁰⁸ projectadas para a

⁷⁰² O documento data de 25 de Julho de 1524 (ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mç. 31, doc. 40; Pedro de Azevedo, “Uma esquadra de Carlos V no porto de Cascaes em 1542”, pp. 246-248).

⁷⁰³ De acordo com o P.^e Fernando Oliveira a urca era a designação alemã para os navios que, no Mediterrâneo, eram conhecidos por carracas e, na Península Ibérica, por naus (José António Rodrigues Pereira, “Urca”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. II, p. 1054).

⁷⁰⁴ É que sendo uma frota constituída por 86 navios naturalmente que a disposição dos mesmos se faria para o sentido nascente da vila dadas as dimensões da praia.

⁷⁰⁵ Sobre o sal no Tejo vide Cristina Micael, *O Sal no Estuário do Tejo. Plataformas de Transporte e Estrutura Comercial (séculos XIV-XVI)*. Dissertação de Mestrado em História Marítima apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011. Exemplar policopiado.

⁷⁰⁶ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. X, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974, pp. 135-139; João Cordeiro Pereira, “Portos do mar (de Caminha ao Guadiana)”, p. 66 e nota 330.

⁷⁰⁷ Para uma visão mais aprofundada vide Joaquim Manuel Ferreira Boiça, Maria de Fátima Rombouts de Barros, Margarida de Magalhães Ramalho, *op. cit.*, pp. 28-32; Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, pp. 166-170.

⁷⁰⁸ De acordo com Rafael Moreira “As velhas seteiras medievais deram lugar às «troneiras» ou bombardeiras cruzetadas, orifícios circulares de diâmetro consoante ao calibre para disparo das bocas-de-fogo encimadas por estreita fresta em forma de cruz, que se repetem ao longo das muralhas das fortalezas de transição para a pirobalística quase como uma insígnia de poder e que serviam para a sua correcta angulação, através de dispositivos de pontaria e de sistemas de medição do alcance por tábuas graduadas, de cujo uso os bombardeiros e artilheiros (quase todos de origem nórdica: franceses, alemães, flamengos)

colocação de artilharia e para o seu disparo rente à água, tal como teria outro armamento nos flancos.

- Funcionava como atalaia da barra do Tejo e de Lisboa num sistema de comunicação que começaria a ganhar forma certamente desde o litoral de Sintra, alertando os vários postos costeiros sobre a chegada de navios inimigos⁷⁰⁹.
- As muralhas já adaptadas à artilharia permitiam o tiro rasante sobre a praia da Ribeira bem como sobre a pequena praia do Quartel⁷¹⁰. Esta última, embora já não exista, é visível numa fotografia de 1870 (fig. 34) bem como parece ter sido representada nas plantas da vila de Cascais de finais do século XVI da autoria de Vincenzo Casale (1590) e Filipe Terzio (1594). Deste modo, protegia-se não só a praia principal, a da Ribeira, como a que estava mais próxima da torre de uma possível aproximação de navios inimigos e desembarque. Para além disso, protegiam-se os navios de carga que na praia da Ribeira podiam aguardar em segurança as condições meteorológicas e oceânicas ideais para seguir viagem ou que, simplesmente, procuravam abrigo da perseguição dos corsários.

Não se sabe ao certo o ano em que D. João II mandou construir a torre de Cascais, da qual não chegou até aos nossos dias nenhuma planta, apenas duas gravuras quinhentistas. Embora se pense que a gravura de Braun e Frans Hogenberg – publicada em 1572 – contenha a representação mais antiga da torre de Cascais, a verdade é que a gravura de c. 1530-1535 presente no manuscrito da *Genealogia do Infante D. Fernando*, encomendada a Damião de Góis, já mostrava a torre que D. João II havia mandado construir. O desenho desta gravura, presente na *British Library* (Londres), é da autoria de António de Holanda, pai de Francisco de Holanda, sendo que esse mesmo desenho terá sido iluminado na Flandres por Simão Bening⁷¹¹. Todavia, não é só a torre de

detinham o segredo” (“Cultura material e visual”, in *História da Expansão Portuguesa*. Dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I – *A Formação do Império (1415-1570)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, p. 466).

⁷⁰⁹ Para a vigilância da costa portuguesa D. João II mandou instalar atalaias na costa de vila do Conde (1484) e deu ordens para que, as caravelas e barcas que daí partissem para o mar a pescar e vislumbassem uma frota, viessem logo dar recado em terra e daí a Lisboa. Neste sentido, e tendo em conta os postos de vigia na aproximação a Lisboa, terá existido “no Reino um sistema global de alerta máximo” (*Livro Antigo de Cartas e Provisões [...]*, pp. 119-120; Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, p. 163, nota 60 e p. 362, doc. 11).

⁷¹⁰ Igualmente conhecida por praia dos Tropas. No passado existiram mais duas praias entre esta e a da Santa Marta.

⁷¹¹ Também conhecida por *Genealogia dos Reis de Portugal* (cf. António de Aguiar, *A Genealogia Iluminada do Infante Dom Fernando por António de Holanda e Simão Bening*, Lisboa, [s.n.], 1962, pp. 45-46; Reynaldo dos Santos, *A Tomada de Lisboa nas Iluminuras Manuelinas*, 2.^a ed., Lisboa, Câmara Municipal, 1970, pp. 11-14; António de Holanda e Simão Bening, *A Genealogia do Infante Dom*

Cascais que surge desenhada nessa obra mas sim as principais construções que vão desde a costa de Santos até Sintra, vindo referenciados inclusivamente o castelo dos Mouros e o Paço de Sintra (figs. 31 e 37). A outra gravura, como já se viu, é a célebre gravura de Georg Braun e Frans Hogenberg publicada em 1572, se bem que o arquétipo em que os autores se basearam devesse remontar a finais do século XV ou inícios do seguinte. Esta gravura, posteriormente, veio a servir de modelo a vários autores.



Fig. 31 – Torre de Cascais na *Genealogia* [...].



Fig. 32 – Pormenor da torre de Cascais segundo a gravura de Braun e Hogenberg.



Fig. 33 – Tron para artilharia da muralha exterior da torre de Cascais. Descoberto no decurso das escavações arqueológicas realizadas na fortaleza Nossa Senhora da Luz em 1987⁷¹².

Fernando de Portugal. Introd., notas, direcção artística e gráfica de Martim de Albuquerque e João Paulo de Abreu e Lima, Porto, Lisboa, Banco Borges & Irmão, 1984, p. 9; João José Alves Dias, “Lisboa Medieval na Iconografia do século XVI”, p. 120; Nuno José Varela Rubim, *op. cit.*, pp. 29-30, 49).

⁷¹² Adaptado de Margarida Magalhães Ramalho, *Fortificações Marítimas*, p. 26.



Fig. 34 – Praia do Quartel (1870)⁷¹³.

Alguns autores apontam o ano de 1488⁷¹⁴ para o início da construção – quatro anos após os ataques de João Bretão na baía de Cascais – até porque Rui de Pina e Garcia de Resende referem que, nesse mesmo ano, estando D. João II “em muyta paz, e amizade com os Reys de Castella, como muyto prudente Principe fazia sempre, e ordenaua suas cousas antes de auer necessidade delas [...] com muyto cuidado, e diligencia mandou prouer, fortalecer, e repartir todalas Cidades, Villas, e Castellos dos extremos de seus Reynos, assi no reparo, e defensam dos baluartes, cauas, muros, e torres, como em artilharias, poluora, salitre, armas, almazens, e todallas outras cousas necessarias”⁷¹⁵. Contudo, não há a certeza de que a torre de Cascais tenha sido começada a construir neste ano – embora a ideia deva ter sido contemporânea – até porque esta fortificação só surge referida por Garcia de Resende no cap. CLXXXI da sua *Crónica*, o qual corresponderá a acontecimentos supostamente ocorridos em 1494:

“E assi mandou fazer entam a torre de Cascaes com sua caua, com tanta e tam grossa artelharia, que defendia o porto; e assi outra torre, e baluarte de Caparica

⁷¹³ Adaptado de João Miguel Henriques, *op. cit.*, p. 79.

⁷¹⁴ Como é o caso de Margarida Ramalho, “A Torre de Cascais”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 7, 1988, p. 69; idem, “A Defesa de Cascais”, *Monumentos [...]*, pp. 36 e 45, nota 11.

⁷¹⁵ Neste mesmo ano o monarca mandou construir a cava e grande torre de Olivença, facto que “aos Reys de Castella pesou” pois “em tempo de tanta paz, tanta amizade”, como então havia, não se justificava que de uma ou de outra parte se tomassem acções que indicassem um desconcerto ou uma possível guerra entre os dois Reinos (Rui de Pina, *Crónica de D. João II*, cap. XXX, pp. 61-62; Garcia de Resende, *op. cit.*, cap. LXX, p. 102). Numa carta de quitação de 23 de Agosto de 1499 dirigida a Gomes Costa, escudeiro e aposentador de D. Jorge, sobrinho de D. Manuel, é referido o que recebeu em dinheiro e ferramentas para se levar a cabo a reparação das fortalezas Entre Tejo e Guadiana ainda no reinado de D. João II (*Portugaliae Monumenta Africana*, vol. II, p. 486).

defronte de Belém [...] e tinha ordenado de fazer hua forte fortaleza, onde ora esta a fermosa torre de Belém, que el Rey dom Manuel [...] mandou fazer”⁷¹⁶.

De facto, 1494 é a data mais apontada pelos investigadores para o início da construção da torre de Cascais⁷¹⁷, embora também se lhe aponte o ano de 1492⁷¹⁸ ou ainda um período de tempo entre 1490-1495⁷¹⁹. Depois de ter estudado o assunto, Pedro de Aboim Inglez Cid, embora salientando que o trecho de Garcia de Resende sobre as fortificações é o que se segue à descrição da experiência de artilharia feita em caravelas (Setúbal) e que “o critério de agrupar assuntos conexos num único capítulo não implica que o exposto tenha ocorrido estritamente na mesma época”, é levado a admitir que das fortificações citadas por Resende apenas a construção da torre de Cascais terá sido coeva dos testes balísticos feitos por D. João II, ou seja, em 1494⁷²⁰. Recentemente, Joaquim M. F. Boiça referiu mesmo que, pese embora a torre tenha sido mandada erguer em 1488, as obras só teriam avançado em 1494⁷²¹.

Se não sabemos em concreto a data do início da construção também não sabemos quando ficou terminada. Margarida de Magalhães Ramalho, investigadora que mais tempo tem dedicado ao estudo da torre, partindo da ideia de que a sua construção terá arrancado em 1488, acrescentou, recentemente, que terá ocorrido até 1498. A investigadora baseia-se em duas moedas datadas de 1498 encontradas na última escavação arqueológica realizada no interior da fortaleza de Nossa Senhora da Luz (2005), a qual posteriormente veio a envolver a estrutura joanina⁷²².

Se fizermos um paralelo com o tempo de construção da torre de S. Sebastião de Caparica, “irmã mais velha” da torre de Cascais, a qual viu iniciadas as suas actividades em 1481-1482 e que, por volta de 1485, já teria a sua parte principal finalizada⁷²³, então podemos olhar com mais segurança para essa possibilidade que a construção da torre de Cascais tenha arrancado efectivamente em 1494, sendo que, em 1498, ou muito

⁷¹⁶ Garcia de Resende, *op. cit.*, cap. CLXXXI, p. 256.

⁷¹⁷ Vide, por exemplo, Afonso do Paço e Fausto J. A. de Figueiredo, *op. cit.*, p. 19; Manuel Acácio Pereira Lourenço, *As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais*, p. 11.

⁷¹⁸ Luís Miguel Duarte, “1449-1495: o Triunfo da Pólvora”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, p. 370.

⁷¹⁹ A. H. de Oliveira Marques, “Cascais”, *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas*, p. 48.

⁷²⁰ Na verdade, sabe-se que a construção da torre da Caparica teve início em 1481-1482 e que a grande nau para defesa do Tejo, e que Garcia de Resende aborda no mesmo capítulo, já existia pelo menos desde a primeira metade do reinado joanino (cf. Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, p. 160).

⁷²¹ Joaquim M. F. Boiça, “Cascais no sistema defensivo do porto de Lisboa”, p. 30.

⁷²² Margarida de Magalhães Ramalho, “A Defesa de Cascais”, *Monumentos [...]*, pp. 36 e 45, nota 11.

⁷²³ Cf. Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, pp. 160 e 283; Nuno José Varela Rubim, *A Defesa Costeira dos Estuários do Tejo e do Sado*, p. 46, ainda que com algumas reservas.

próximo desta data, já estaria ocupada. É que o facto dessas moedas terem sido cunhadas em 1498 não significa que tivessem dado entrada na torre nesse preciso ano.

Estas questões poderiam, eventualmente, ser resolvidas ou, pelo menos, melhor entendidas caso obtivéssemos dados sobre as nomeações dos primeiros oficiais que serviram na torre. Na *Chancelaria de D. João II* não conseguimos apurar qualquer dado nesse sentido, o que, à partida, poderá ajudar a reforçar a hipótese de que a construção da torre só terá entrado em actividade nos finais do reinado do monarca e acabado no seguinte. De facto, é a partir do reinado de D. Manuel I que surgem informações sobre os oficiais bombardeiros que serviram na torre de Cascais. De momento temos um documento que nos permite remontar a operacionalidade da torre ao ano de 1500. Como já se havia referido, por carta de 27 de Setembro deste ano, João Franco, bombardeiro da torre de Cascais, passava a receber um mantimento anual de 15.000 reais em dinheiro e um moio e meio de trigo enquanto servisse como bombardeiro na dita vila, tal como acontecera com outros bombardeiros e com Mestre Paulo⁷²⁴.

Muito embora estivesse operacional em 1500, sabemos que, em 1505, conforme revela um documento publicado por Jaime d'Oliveira Lobo e Silva, fora lançado um imposto a algumas povoações situadas a Norte de Cascais para que contribuíssem nas obras de fortificação daquela vila e onde se incluía a torre:

“ [A] 12 de Agosto, [...] Pero Annes, homem das obras que El Rei tem em Cascais, apresenta à Câmara um regimento pelo qual o Rei ordena que os moradores das Vilas de Colares, Cheleiros, Mafra, Ericeira e reguengo da Carvoeira, concorram para as ditas obras, que, segundo parece, constavam de uma torre, muralhas e outras construções de fortificação”⁷²⁵.

Esta informação é bastante importante não só porque deixa antever que em 1505 a torre estava, possivelmente, em reparação, mas também porque mostra que estavam em curso outras construções militares. Três anos volvidos e novo documento revela que ainda se trabalhava nas “obras dos muros de Cascais”⁷²⁶.

Pode parecer estranho que, num curto espaço de tempo após a sua edificação ou, pelo menos, quando já estava em funcionamento, a torre de Cascais voltasse a estar em obras, mas é preciso ter em conta um ou mais violentos tremores de terra ocorridos em

⁷²⁴ ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 13, fl. 49v (em anexo).

⁷²⁵ Jaime D'Oliveira Lobo e Silva, *Anais da Vila da Ericeira. Registo Cronológico de Acontecimentos referentes à mesma Vila, desde 1229 até 1943*, 3ª ed., Mafra, Câmara Municipal, 2002, p. 24.

⁷²⁶ Idem, *ibidem*, pp. 26-27.

1504 e 1505⁷²⁷ que poderão ter danificado as suas estruturas, daí que tenham surgido obras de reparação⁷²⁸. É possível também que, entretanto, no decorrer dessas intervenções de reparação, D. Manuel tenha ordenado a ampliação da torre – Manuel A. P. Lourenço refere que tal terá ocorrido em 1507 devido a subsistir a ameaça de piratas⁷²⁹ –, pelo que os documentos atrás citados revelariam, ainda que de forma lacónica, a possível comprovação destes empreendimentos⁷³⁰. Ademais, as escavações arqueológicas realizadas entre 1986 e 1993 revelaram “que a cintura defensiva foi por diversas vezes objecto de intervenção não se verificando no conjunto uma homogeneidade construtiva”⁷³¹, de maneira que ganha força a ideia que uma eventual destruição causada pelos sismos tenha sido uma das razões dessas primeiras intervenções e que comportavam ainda outras estruturas – muito possivelmente a reparação das muralhas do castelo da vila. Segundo Margarida Magalhães Ramalho as intervenções arqueológicas demonstraram que a torre havia sido reforçada com a construção de “trincheiras e, eventualmente, com linhas de fuzilaria, cujos vestígios foram encontrados durante uma campanha de escavação no interior da fortaleza de Nossa Senhora da Luz”⁷³², de modo que esses eventos, ou parte deles, possam ter ocorrido logo entre 1505 e 1508.

Para além da fixação cronológica da construção da torre importa-nos tentar compreender a massa humana que serviu na mesma⁷³³. Já vimos que, anteriormente a 27 de Setembro de 1500, Mestre Paulo, João Franco e outros bombardeiros serviam ou

⁷²⁷ Sobre os sismos vide Victor João de Sousa Moreira, *Sismicidade Histórica de Portugal Continental*, sep. da *Revista do Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica*, Lisboa, Março de 1984, p. 15; Luís Mendes Vítor, “A Sismologia e a Dinâmica Planetária”, *Prevenção e Protecção das Construções contra Riscos Sísmicos*, Lisboa, Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, 2004, pp. 29-30. Outros sismos terão ocorrido em 1512 e a 26 de Janeiro de 1531. Este último, do qual também fala Gil Vicente, terá mesmo provocado um *tsunami* (Garcia de Resende, *op. cit.*, pp. 371 e 379; Júlio de Castilho, *A Ribeira de Lisboa. [...]*, vol. II, pp. 191-192; *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] VII, p. 67, doc. 64; Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, p. 207, nota 28; Rogério Bordalo da Rocha e José Carlos Kullberg, *A Geologia na Toponímia e na História da Cidade de Lisboa*, sep. das 4.^{as} *Jornadas de Toponímia de Lisboa. Lisboa, 9-11 Maio 2001*, Lisboa, Câmara Municipal, 2004, pp. 2 e 25, nota 3).

⁷²⁸ Esta hipótese surgiu do seguimento da pista de Manuel A. P. Lourenço, *op. cit.*, ano 7, 2.^a sér., n.º 128, 20 de Out. de 1956, pp. 2 e 7, de que os sismos deverão ter atingido Cascais duramente.

⁷²⁹ Idem, *ibidem*, n.º 135, 26 de Jan. de 1957, p. 4.

⁷³⁰ Ainda que o documento de 1508 não faça menção à torre, apenas às obras dos muros de Cascais, presume-se que terá a ver com essa alegada ampliação da estrutura defensiva.

⁷³¹ Joaquim Manuel Ferreira Boiça, Maria de Fátima Rombouts de Barros, Margarida de Magalhães Ramalho, *op. cit.*, p. 28.

⁷³² Margarida Magalhães Ramalho, *Fortificações Marítimas*, pp. 25-26.

⁷³³ Se bem que Andreia Martins de Carvalho refira que, em 1493, para além de nomear Álvaro Cunha para capitão de uma armada que pretendia enviar ao levante, D. João II nomeou-o para capitania das torres de Cascais e baluarte da Caparica, de modo a guardar a entrada do Tejo (*Nuno da Cunha e os capitães da Índia (1529-1538)*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa (séculos XV-XVIII) apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2006, p. 25, nota 34. Exemplar policopiado), da leitura do trecho de Garcia de Resende (*op. cit.*, cap. CLXXXI, p. 256) apenas se alude a essas funções para a torre de S. Vicente.

tinham servido na dita torre. Tendo em consideração que em 1537 a guarnição da torre de Belém era formada por um condestável, cinco bombardeiros e dez homens de armas do alcaide-mor da fortaleza⁷³⁴, certamente que a torre de Cascais teria semelhante número de bombardeiros a servir em simultâneo e outros homens de armas.

Quanto à origem dos bombardeiros mencionados apenas um documento indica o local, muito embora se saiba que estes homens de armas eram, na sua grande maioria, oriundos do Norte da Europa (Alemanha, Flandres⁷³⁵ e até mesmo da França). Tome-se, como exemplo, que o mestre bombardeiro da torre de Cascais que ali estava destacado desde 1524 – pelo menos – era Simão de Paris⁷³⁶. O próprio apelido de João Franco indicia uma possível origem francesa deste bombardeiro. Temos ainda a referência a um bombardeiro que serviu na mesma torre em 1533⁷³⁷ e a outro de nome Sebastião Vicente, já para o século XVII⁷³⁸.

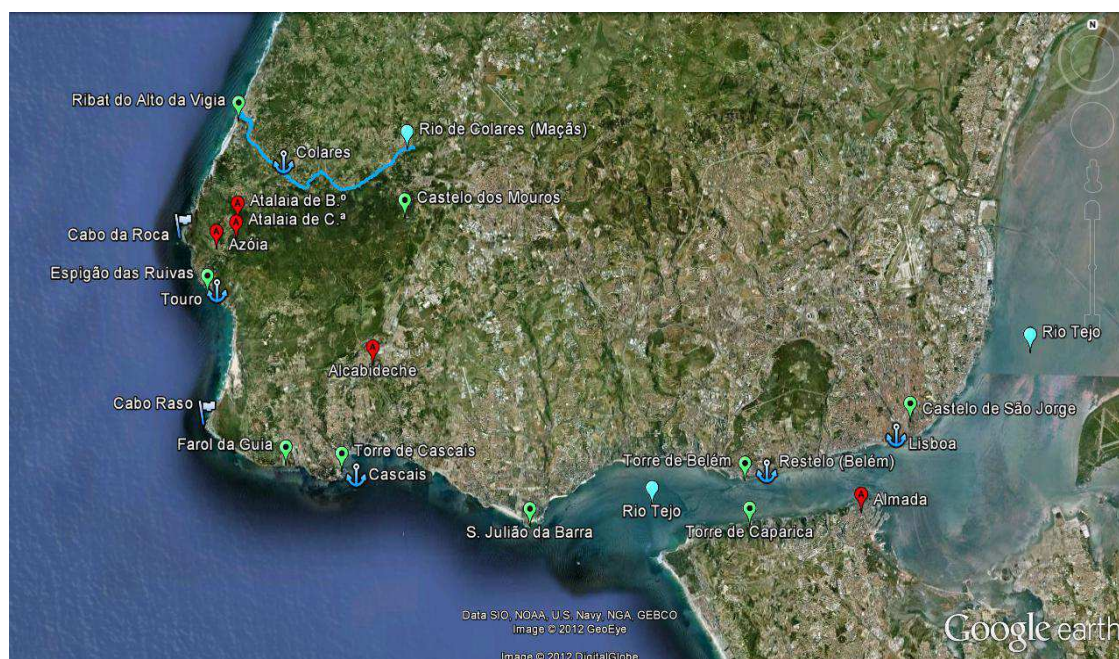


Fig. 35 – O complexo geográfico Sintra-Cascais-Lisboa.

⁷³⁴ Todos com o ordenado de 15.000 reais à excepção do condestável, que receberia 20.000 (Anselmo Braamcamp Freire, “Os Cadernos dos Assentamentos”, *Arquivo Historico Portuguez*, vol. X, Lisboa, [s.n.], 1916, p. 145; Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, p. 170, nota 84; João Cordeiro Pereira, “Portos do mar (de Caminha ao Guadiana)”, p. 66 e nota 330).

⁷³⁵ Para uma visão aprofundada das funções, privilégios e origens dos bombardeiros em Portugal vide Tiago Machado de Castro, *Bombardeiros na Índia. Os Homens e as Artes da artilharia Portuguesa (1498-1557)*. Dissertação de Mestrado em História Marítima apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011, pp. 15-37.

⁷³⁶ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 123, n.º 92 (em anexo).

⁷³⁷ O qual também recebia 15.000 reais de ordenado (Anselmo Braamcamp Freire, *op. cit.*, p. 136).

⁷³⁸ Fr. Jeronymo de Belem, *op. cit.*, liv. XXI, cap. I, p. 524. Nas vésperas da conclusão desta dissertação foi-nos referida a existência de mais documentação alusiva aos bombardeiros de Cascais para o século XVI, porém, já não nos foi possível averiguar.

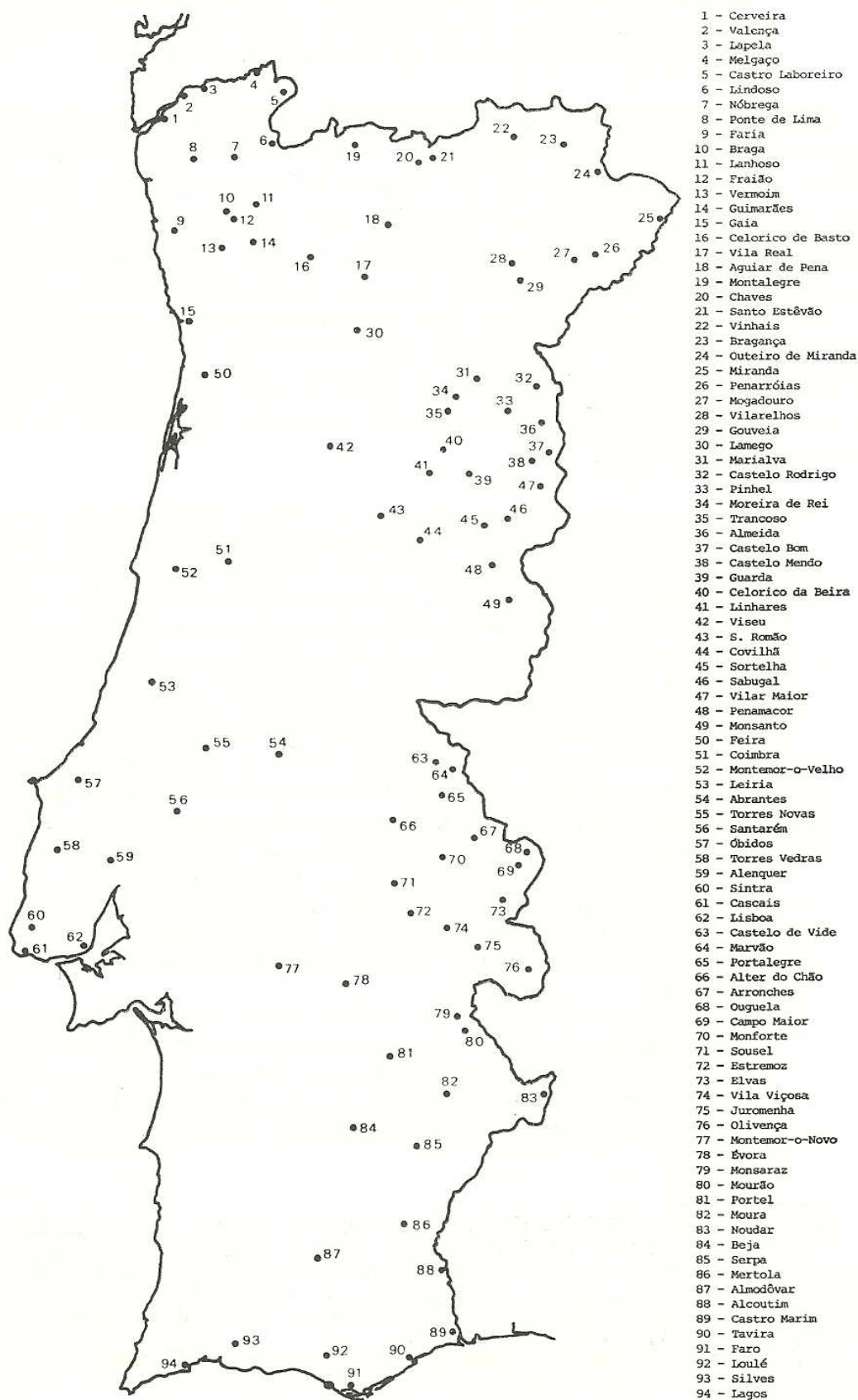


Fig. 36 – Principais castelos e fortalezas ainda em actividade nos século XIV e XV⁷³⁹.

⁷³⁹ Adaptado de A. H. de Oliveira Marques, “A Arte da Guerra”, in *Nova História* [...], vol. IV, p. 347.

Castelo dos Mouros

Paços de Sintra

Cascais

Torre de Belém

Mosteiro dos Jerónimos

Paço Velho de Santos

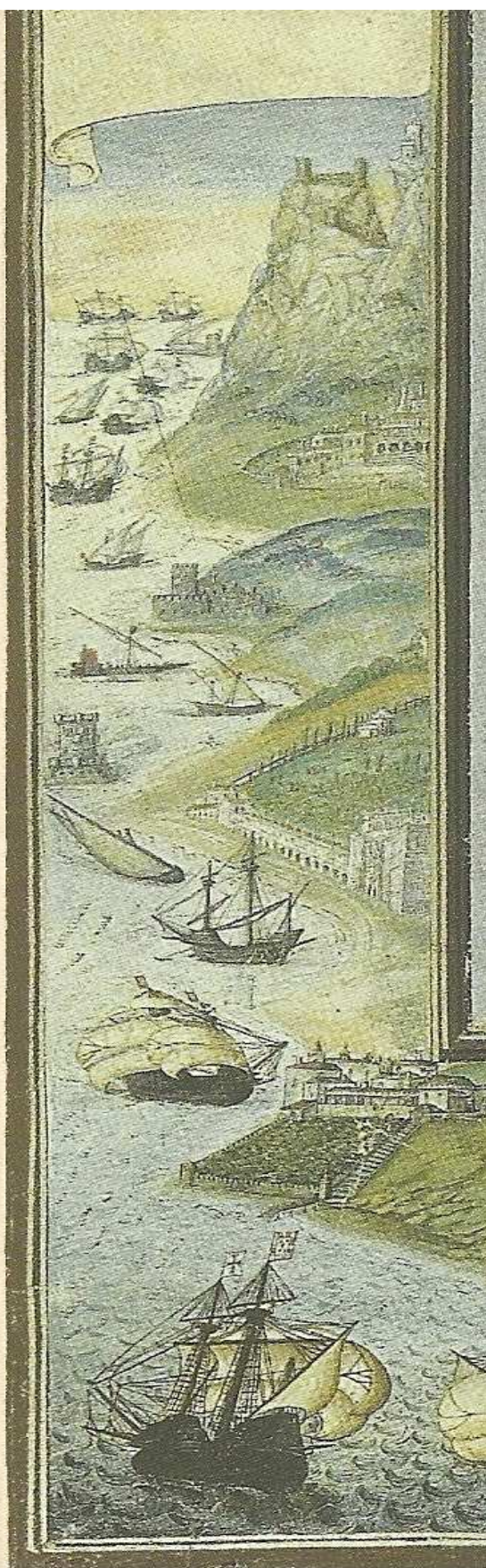


Fig. 37 - Gravura contida no manuscrito da *Genealogia do Infante D. Fernando* existente na British Library (c. 1530-1535)⁷⁴⁰.

⁷⁴⁰ Adaptado de Nuno José Varela Rubim, *op. cit.*, p. 30.

3. Formação de armadas e patrulha costeira: a importância de Cascais

Das medidas tomadas pelos chefes muçulmanos para o reforço da defesa costeira constava igualmente o alargamento do recrutamento de marinheiros (inclusive mercenários especializados no lançamento de fogo grego), no intuito de formar uma marinha de guerra mais ampla e dotada de maior poder de fogo⁷⁴¹, o reforço das torres de vigia e pontos fortificados ao longo do litoral atlântico e mediterrânico e a edificação de estaleiros de construção naval, tal como aconteceu em Sevilha quatro anos após o primeiro ataque viquingue. Graças a estas medidas as esquadras muçulmanas passaram a fazer patrulha permanente da costa atlântica pelo que as investidas viquingues de 859-862 e 966 ao litoral peninsular tiveram forte oposição.

As esquadras de defesa costeira teriam base nos portos de Lisboa, Álcacer do Sal, Silves, Faro, Huelva⁷⁴² e, para além de fazerem patrulha até águas galegas, dedicavam-se igualmente a acções corsárias contra os portos cristãos do Norte⁷⁴³. Todavia, face à sua posição geo-estratégica e às dificuldades para se entrar na barra de Lisboa, certamente que Cascais tinha a sua força militar e servia de apoio à marinha muçulmana. Coloca-se mesmo a hipótese de que Khashkhash⁷⁴⁴, almirante muçulmano que comandou uma armada contra os Viquingues (858-862), que terá liderado igualmente uma viagem de exploração pelo Atlântico e que supostamente poderá estar ligado à própria origem do topónimo “Cascais”, ter usado este porto como base naval⁷⁴⁵.

Após a Reconquista de Lisboa este território muda de mãos e passa a ser alvo dos ataques islâmicos numa actividade de *jihad* contra o mundo cristão. Contra essas mesmas incursões navais mouriscas levadas a cabo sobre Lisboa e arredores, D. Afonso

⁷⁴¹ Pela altura do primeiro ataque (844) o al-Andalus não deveria contar com uma marinha de guerra estatal de carácter permanente propriamente dito. Só a partir do emirato de Abd al-Rahman II se pode falar de uma marinha organizada a nível estatal, muito embora não chegasse ao nível da marinha do califado de Abd al-Rahman III e de seu filho, al-Hakam II. Ademais, as fontes islâmicas referem que existia um sistema de vigilância que contava com a preciosa ajuda de espões destacados em terras cristãs a Norte e que davam o sinal de alerta caso avistassem navios normandos. Em 966, aquando de um novo ataque viquingue, foi mesmo ordenada a construção de navios com base no modelo viquingue (Jorge Lirola Delgado, *op. cit.*, vol. I, pp. 121-122, 128, 282 e 284).

⁷⁴² Christophe Picard, *La mer et les Musulmans d'occident au Moyen Age [...]*, p. 24.

⁷⁴³ Como aconteceu em 808 e 825 com ataques à Galiza, em 826 ao vale do Minho e, em 838, de novo à Galiza (A. H. de Oliveira Marques, “O «Portugal» islâmico”, p. 125). Durante o emirato de Muhammad Abd al-Rahman II um espião reportou que a Galiza se encontrava desprotegida face a um ataque naval, razão pela qual o emir ordenou a construção de uma frota para atacar essa região. A frota fez-se ao mar em 266 (23 de Agosto de 879-11 de Agosto de 880) mas acabaria por apanhar uma forte tempestade que afundaria metade dos navios (Jorge Lirola Delgado, *op. cit.*, vol. I, p. 127; Christophe Picard, *L'océan Atlantique musulman [...]*, p. 76).

⁷⁴⁴ Na parte II do nosso estudo sobre “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais durante o Ġarb al-Ġandalus [...]” focaremos com maior pormenor esta figura controversa.

⁷⁴⁵ José Sarmiento de Matos, *A Invenção de Lisboa*, liv. I, pp. 207 e 210-211; Margarida de Magalhães Ramalho, “A defesa de Cascais”, *Monumentos [...]*, p. 34.

Henriques terá mandado D. Fuas Roupinho armar alguns navios. Se bem que a existência desta figura tenha sido questionada desde cedo pela historiografia portuguesa, porquanto apenas surge referida nas crônicas⁷⁴⁶, parece mesmo ter “ocorrido uma vitória naval cristã ao largo de Lisboa (tradicionalmente conhecida como Batalha do Cabo Espichel) por volta de 1180, ou não tivesse ela sido mencionada pelo cronista árabe Ibn Khaldun, que refere o apresamento de vinte (!) navios sarracenos”⁷⁴⁷.

Chegados ao reinado de Afonso IV a armada ordinária para defesa da costa portuguesa era composta por três galés e cinco navios⁷⁴⁸. A 11 de Fevereiro de 1397 a cidade de Setúbal comprometeu-se, em troca de isenções e privilégios, a manter 5 navios para defesa da costa portuguesa face a ataques corsários⁷⁴⁹. Por um documento do dia 30 de Julho desse mesmo ano sabe-se que a vila de Cascais era um dos lugares solicitados a contribuir monetariamente no armamento de galés para guarda da cidade de Lisboa, da ribeira e da costa marítima⁷⁵⁰.

A primeira notícia que temos do século XV relativamente à formação de uma armada para o combate ao corso que poderá ter envolvido Cascais remete-nos para 1446. Por carta de 10 de Agosto deste ano, na regência de D. Pedro, D. Álvaro Castro, senhor de Cascais (camareiro-mor e membro do conselho de D. Afonso V), é nomeado para ir de armada em naus e navios com cavaleiros, fidalgos, escudeiros e outra boa gente a “alguns lugares que cumprem a nosso serviço”, detendo para isso plena autoridade sobre todos os homens que com ele servissem⁷⁵¹. Desconhecia-se, no entanto, qual o destino e alvo da missão. No dia seguinte o mesmo D. Álvaro Castro é ordenado a formar uma armada para combater os corsários castelhanos que continuamente andavam a roubar navios portugueses, castelhanos e outros que vinham comerciar ao Reino não respeitando o acordo de paz entre Portugal e Castela.

⁷⁴⁶ Marco Oliveira Borges, “Brito Rebelo”, *Dicionário de Historiadores Portugueses. Da Academia Real das Ciências ao final do Estado Novo*. Coord. de Sérgio Campos Matos, http://dichp.bnportugal.pt/historiadores/historiadores_rebelo.htm [consultado a 22/06/2012].

⁷⁴⁷ Sobre a possibilidade da existência de uma marinha de guerra portuguesa já organizada por esta altura vide o estudo recente de Jorge Moreira da Silva, “Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349)”, *Revista Militar*, Setembro de 2009, <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=469> [consultado a 10/05/2011].

⁷⁴⁸ Conforme vem dito na *Crónica de D. Afonso IV* de Duarte Nunes de Leão (Manoel Severim de Faria, *Notícias de Portugal escritas por [...]*, Lisboa, Na Officina de António Isidoro da Fonseca, 1740, p. 67).

⁷⁴⁹ Ficavam estipuladas as armas a usar por cada homem da tripulação, a soldada a pagar, a alimentação (biscoito) e o direito à partilha de $1/3$ dos despojos, segundo as regras fixadas (João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, pp. 312-314, doc. 197; apud Filipe Themudo Barata, *op. cit.*, p. 162).

⁷⁵⁰ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, pp. 607-608, doc. 194.

⁷⁵¹ Sousa Viterbo, “Uma Expedição Portuguesa às Canárias em 1440”, *Archivo Historico Portuguez*, 2.^a ed., vol. I, n.º I, Lisboa, Imprensa Libanio da Silva, 1920, p. 348, doc. II; João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, sup. vol. I, p. 531, doc. 988.

Nessa carta requeria-se a ajuda das povoações portuárias portuguesas e castelhanas para que a armada de D. Álvaro de Castro pudesse rapidamente apanhar os ditos corsários:

“a todollos nossos naturaaes e sobditos e jssso mesmo aos ditos Rey de Castella que ssejam antes lhes emcomendamos que dem ao dito dom Aluaro portos dos ditos Regnos senhorios... [e] todalla juda e fauor que poderem pera llogos os ditos cosairos serem pressos e filhados ssem dellonga”⁷⁵².

Essa ajuda viria certamente através de informações sobre o paradeiro dos corsários, talvez também no próprio auxílio que podiam prestar na captura dos mesmos, e nas facilidades que se deveriam conceder à armada de D. Álvaro de Castro caso os navios necessitassem de acesso aos portos, sobretudo nos de Castela, para que não fossem tomados por corsários quando ali chegassem. De notar que a procura dos corsários vai até águas castelhanas e há uma legitimação para isso.

Não se sabe se os navios armados para essa missão teriam tido origem em Cascais, mas com base em dados posteriores que nos revelam a importância de Cascais no combate ao corso chegando mesmo a dispor de navios, é possível que assim tenha sido. Também não há informação que o senhor de Cascais tenha tido êxito na sua missão. Porém, posteriormente, continuou a comandar a luta contra o corso⁷⁵³, actividade em que esteve envolvido igualmente seu pai, D. Fernando de Castro, pelo menos na área do Mediterrâneo após a conquista de Ceuta⁷⁵⁴.

Porém, todo o processo de recruta para as armadas e disponibilidade de navios era deveras complexo. Reunir os homens e comandar uma armada não era tarefa fácil porque muitos se furtavam a isso ou, por outro lado, porque poderiam surgir problemas com a falta de disciplina a bordo. Isto poderia complicar-se com a presença criminosos nos navios já que habitualmente muitos homiziados faziam parte das armadas. Nessa primeira carta dirigida a D. Álvaro de Castro é referido que todos os cavaleiros, fidalgos, escudeiros e todos os outros que fizessem parte da armada deveriam prestar obediência e fazer o que o senhor de Cascais ordenasse, caso contrario incorriam em “conprjmento de djreito e de justiça per todallas maneiras que per djreito achar ssalluo

⁷⁵² Sousa Viterbo, *op. cit.*, p. 348, doc. III; Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, pp. 446-447, doc. 351.

⁷⁵³ Por carta de 28 de Março de 1461, D. Álvaro de Castro é nomeado fronteiro-mor da cidade de Lisboa, tendo nos requisitos do dito documento a possibilidade de armar navios contra corsários e de requisitar as armas necessárias no armazém do rei (Luís Miguel Duarte, *Justiça e Criminalidade no Portugal Medievo (1459-1481)*. Dissertação de Doutoramento em História da Idade Média apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. II, Porto, 1993, pp. 322-323. Exemplar policopiado).

⁷⁵⁴ Abel dos Santos Cruz, “A Guerra de Corso e a Pirataria no Mediterrâneo Ocidental ao tempo do Conde D. Pedro de Meneses (1415-1437)”, *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, p. 80.

morte ou talhamento de nembros”. No entanto, para os casos mais graves, os que merecessem estas duas penas mais severas deveriam ser entregues à justiça por D. Álvaro Castro em qualquer lugar do Reino, sendo que a ordem era para que fossem enviados “aa nossa corte [...] em conzelho pera delles mandarmos fazer comprimento de djreito e justiça”⁷⁵⁵.

Em relação aos navios, se durante muito tempo as galés foram as principais embarcações usadas na defesa da costa, em meados do século XV são os navios de vela que começam a ganhar destaque. Contudo, para este tipo de navios o recrutamento era mais simples. O rei podia arrestá-los, pagar o frete aos proprietários e o soldo à tripulação acrescentando o número de besteiros e outros homens de armas necessários para a missão. Com efeito, o rei podia tomar qualquer navio dentro do seu território e mobilizar qualquer homem para a guerra, fosse nacional ou estrangeiro, tal como os navios portugueses podiam ser tomados no estrangeiro caso eclodisse uma guerra⁷⁵⁶.

A 16 de Setembro de 1484, enquanto a Corte se encontrava em Setúbal, surge a informação que uma armada que Castela estava a preparar já estava no mar e que, não se sabendo ao certo qual o seu destino, receava-se que a mesma viesse a Portugal⁷⁵⁷. Na ausência de D. João II, a rainha D. Leonor de Lencastre mandou que a Câmara de Lisboa avisasse Cascais e que se enviasse uma caravela ao cabo de São Vicente para haver novas da dita armada:

“Bem sabees como estoutro dia veio nova que a armada que se fazia em Castela era ja em mar e que se dizia que hya contra Gráda. E hora ouvemos recado como viram atraves de Tavilla [Tavira] huuma carraca e çertas náos e navios de Castela. E porque nom sabemos per aomde quereram hir, ouvemos por bem de volo noteficar e vos rogamos ... que logo provejáis niso e mandes avisar Cascaes e toda essa costa de maneira que em caso que venham a estes Regnos, o que nom esperamos, estees todos e essa terra a boo recado ... E pareçenos que sera bom que emviees logo huuma caravela

⁷⁵⁵ Sousa Viterbo, “Uma Expedição Portuguesa às Canárias em 1440”, p. 348, doc. II.

⁷⁵⁶ Em 1436, por exemplo, uma urca portuguesa foi desviada para o cerco de Calais onde serviu durante 15 dias. Já em 1470, aquando da guerra entre Carlos, o *Temerário*, e o duque de Warwick, dezasseis navios portugueses foram tomados no porto de L’Écluse e integrados na frota da Borgonha (Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos* [...], p. 70; Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, p. 310).

⁷⁵⁷ É possível que a constituição desta armada se deve-se ao facto de, pouco menos de um mês antes, D. João II ter apunhalado o duque de Viseu (28 de Agosto) em Setúbal e de vários nobres ligados ao planeamento da morte do rei terem sido encarcerados ou mortos, daí que, não se sabendo ao certo qual o destino dos navios, receava-se um entendimento da nobreza portuguesa com os *Reis Católicos* e que a mesma armada viesse a Portugal. A questão foi colocada por Manuel A. P. Lourenço (*op. cit.*, ano 6, 2.^a sér., n.º 90, 13 de Maio de 1955, p. 2) embora com alguns lapsos. Sobre os planos elaborados pelos nobres para matar D. João II vide Rui de Pina, *op. cit.*, caps. XIV-XVIII, pp. 31-48.

que vá até ao cabo de Sam Vicente e aja novas da dicta armada e traga recado de todo e de avisamento nos lugares e aos navios que achar se viir que compre ... E assy avisáe toda essa costa d[e] hy até o Porto”⁷⁵⁸.

Este trecho é revelador que Portugal estava bem informado e que seguia os passos da tal armada que se aprontava no Reino vizinho. A informação era paga a peso de ouro e a sua circulação essencial para a preparação e saída das armadas de defesa costeira. Muitas das vezes as informações eram transmitidas em cifra, por agentes atentos ao movimento dos portos estrangeiros, sendo que os navios comerciais nacionais e estrangeiros constituíam uma fonte preciosa de conhecimento veiculando informação por correio marítimo ou terrestre até Lisboa⁷⁵⁹.

Ainda em 1484, a 23 de Setembro, depois de ser informada da actividade de João Bretão através de uma carta de D. João de Castro⁷⁶⁰, senhor de Cascais e conde de Monsanto, a rainha respondeu ordenando que o mesmo conde mandasse arrestar “tres ou quatro nauios os mayores e mais veleiros” e que arranjasse os homens, armas e mantimentos necessários para irem ao encontro do corsário:

“que ora amda Darmada filhara dous navios que vinham pêra esta cidade [de Lisboa] com mercadoria . a saber . huua não de jmgraterra E outra do rregno . demtro das marcas dos maares . destes Regnnos E que ora Jazia em cascães esperando outros nauyos . que pera dicta cidade aviam de vjir”⁷⁶¹.

Esta carta revela também que, anteriormente, D. João de Castro já havia escrito ao corsário para que este “nom filhasse os nauios que pera ella [Lisboa] vinham E gardase os dictos portos aos amiguos destes Regnnos”, ao qual João Bretão respondeu com ironia que “nom emtemdia de fazer cousa que fosse desseruiço do dicto Senhor”⁷⁶².

⁷⁵⁸ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, 1ª pt., Lisboa, Typographia Universal, 1882, p. 349-350; *Documentos do Arquivo [...]*, [vol.] III, p. 198, doc. 22.

⁷⁵⁹ Cf. Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. I, pp. 569-570; Luís Ramalhosa Guerreiro, “Curso e pirataria nos Descobrimentos”, p. 299; *idem*, *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, p. 73.

⁷⁶⁰ A 22 de Dezembro de 1481, dez dias após a partida da armada comandada por Diogo de Azambuja à Mina, D. João de Castro, 2.º conde de Monsanto, é nomeado fronteiro-mor de Lisboa e seu termo como havia sido seu pai. No documento é referida a necessidade de se garantir uma boa defesa de Lisboa e a preocupação que o monarca tinha em relação a um ataque marítimo ao porto da cidade por corsários. Referia-se ainda que o vedor da fazenda e outros oficiais da cidade deveriam colocar à disposição do conde tudo o que fosse necessário e solicitado pelo mesmo (Pedro de Aboim Inglez Cid, *op cit.*, p. 162).

⁷⁶¹ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. III – 1461-1500, 1971, pp. 278-279, doc. 185; *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, p. 199, doc. 23.

⁷⁶² *Idem*, *ibidem*.

No dia seguinte a rainha escreveu uma carta, desta vez destinada a chegar às mãos de João Bretão, onde é referido que os anteriores navios mencionados tinham sido tomados pelo corsário nas Berlengas. Diplomáticamente a rainha aludia à “booa vomtade que vos teemdes per o serviço d[e] el Rey” e convidava João Bretão a sair “das marcas dos mares dos lugares dos dictos Regnnos per maneira que os estrangeiros que ha elles quiserem vir posam ser çertos que nossos portos estam abertos e seguros”⁷⁶³.

Neste mesmo dia – ou já no seguinte – João Bretão perseguiu dois navios ingleses carregados de panos que se deslocavam para Lisboa acabando por encalhá-los na baía de Cascais, onde “trabalhava quanto podia pellos filhar”⁷⁶⁴. A rainha mostrou-se desgostosa pela notícia mas revelava alguma passividade dizendo apenas que “se elle se nō for dhy como lhe teemos scripto se arme sobre elle vos assy o fazee trigosamente”⁷⁶⁵.

Pelo dia 29, encontrando-se ainda em Setúbal, a rainha mostra-se surpresa pelos oficiais da Câmara de Lisboa ainda não lhe terem enviado uma resposta de João Bretão à carta do dia 24, de não lhe terem indicado quaisquer outras diligencias que tenham levado a cabo sobre o assunto e, pior ainda, de não lhe terem comunicado que o corsário havia tomado outros dois navios no porto de Cascais. Doravante, a rainha exige ser informada de tudo o que se passe para que seja cumprido o serviço régio. Contudo, por esta altura já o corsário havia partido, encontrando-se novamente nas Berlengas⁷⁶⁶.

Por fim, a 1 de Outubro, a rainha aprova que se João Bretão voltar que se devia actuar conforme “a maneira que vos teemos scripto”⁷⁶⁷.

Nota-se, portanto, que se perde muito tempo na formação da tal armada para combater João Bretão, que existe uma descoordenação evidente na troca de informação e passividade de actuação para com um corsário que já havia trabalhado ao serviço de D. João II⁷⁶⁸. De facto, se nos apoiarmos neste caso, nele temos um exemplo sério de que existiam fragilidades na formação e organização das armadas para defesa da costa⁷⁶⁹ e que os corsários facilmente poderiam escapar impunes, sendo urgente

⁷⁶³ *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, p. 200, doc. 24. Por lapso, Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, p. 350, nota 2, indicou que esta carta havia sido emitida a 23 de Setembro.

⁷⁶⁴ Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, p. 351; João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. III, p. 280, doc. 186; *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, p. 201, doc. 25.

⁷⁶⁵ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. III, p. 280, doc. 186; *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, p. 201, doc. 25.

⁷⁶⁶ João Martins da Silva Marques, *op. cit.*, vol. III, p. 281, doc. 187; *Documentos do Arquivo Histórico [...]*, [vol.] III, p. 204, doc. 28.

⁷⁶⁷ Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, p. 352; *Documentos do Arquivo [...]*, [vol.] III, p. 205, doc. 29.

⁷⁶⁸ Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos [...]*, p. 100.

⁷⁶⁹ Acrescia que mesmo que o sistema de informação tivesse funcionado devidamente, por si só, entre o tempo que chegavam as notícias da presença do corsário em águas portuguesas, seguidas da ordem para actuar e todo o tempo dispendido na formação de uma armada, o mesmo corsário poderia já ter feito vela

repensar a defesa costeira, da cidade de Lisboa e até mesmo de Cascais, onde os navios tomados eram encalhados para que se “filhassem” as mercadorias. Esta situação ocorreu igualmente no ano seguinte quando as 3 galés de Veneza tomadas no cabo de S. Vicente foram varadas em Cascais, vindo João Bretão a receber parte do lucro do assalto.

Por conseguinte, e para além das torres que mandou construir em locais estratégicos para que pudessem controlar o acesso aos portos e à barra do Tejo, D. João II viu-se obrigado a mandar fazer experiências com artilharia em pequenas caravelas de modo a dotá-las de maior poder de fogo⁷⁷⁰. É célebre a referência que Garcia de Resende, autor a quem se deve a descrição mais completa do dispositivo militar para defesa da barra do Tejo levado a cabo por D. João II, faz aos “esprimentos” com artilharia que o monarca mandou levar a cabo em caravelas frente a Setúbal, possivelmente em 1494 ou até mesmo antes⁷⁷¹. Como se despendia muito dinheiro em armadas de grandes naus para a defesa do Reino, guarda do Estreito de Gibraltar e da costa face aos ataques corsários, o monarca mandou fazer em Setúbal “muytos esprimentos” e ordenou a colocação de grandes bombardas em pequenas caravelas que disparassem “tam rasteiras que hiam tocando na agoa, e elle foy o primeiro que isto inuentou”⁷⁷². Continua Garcia de Resende dizendo que até essa altura não andavam no mar “tiros grossos” e que, sendo essas caravelas tão ligeiras e pequenas, as naus grossas não lhes “podiam fazer nojo com seus tiros”⁷⁷³.

Estes trechos de Garcia de Resende têm levado a larga controvérsia. Segundo Nuno Varela Rubim tratar-se-ia do tiro de ricochete no qual o pelouro, ao ser disparado rente à água, ia saltando até atingir o alvo. Por outro lado, Fernando Gomes Pedrosa diz que se trata de “uma tese curiosa e sedutora mas pouco convincente, porque este método

para outras paragens sem se saber ao certo o seu paradeiro, o que revela bem as dificuldades de se formar uma armada e pô-la em prática naquela época.

⁷⁷⁰ Se ao longo do século XV a artilharia naval foi ganhando cada vez mais importância e houve a necessidade de se colocarem a bordo dos navios peças mais pesadas e potentes, facto que se verificou primeiramente nos navios a remos, nomeadamente nas galés, mais tarde aplicou-se “a mesma fórmula à caravela latina e pequena, o principal navio de guerra português do séc. XV” (Fernando Gomes Pedrosa, “Alguns documentos inéditos sobre caravelas e galeões portugueses do séc. XVI”, comunicação apresentada na Academia de Marinha em 21 de Abril de 2009, p. 2, http://www.marinha.pt/PT/amarinha/actividade/areacultural/academiademarinha/Documents/textos_conferencias/21ABR09.pdf, [consultado a 25/10/2010]). De acordo com o mesmo investigador “a caravela latina e pequena [...] era uma embarcação de pesca ou transporte de mercadorias – qualquer pescador ou marinheiro podia participar em acções bélicas” (Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos* [...], p. 110).

⁷⁷¹ Pedro de Aboim Inglez Cid (*op. cit.*, p. 149 e nota 16) aponta como datas alternativas o Verão de 1484 ou o Outono de 1488. Também D. Manuel se interessou por armamento, nomeadamente pela fundição de bocas de fogo, e fez ensaios de tiro no Tejo. Numa carta de 1515, enviada por Estêvão Pães ao monarca, são referidas sessões de tiro levadas a cabo entre Lisboa e Almada com «tiros grandes de berço», cuja autoria se deveu ao próprio monarca (*idem, ibidem*, p. 80).

⁷⁷² Garcia de Resende, *op. cit.*, cap. CLXXXI, p. 255.

⁷⁷³ *Idem, ibidem*, pp. 255-256.

só viria a ser «inventado» 500 anos mais tarde, já no séc. XX”. Não obstante, estávamos perante uma descrição de tiro de ricochete “mas o pelouro em vez de saltar, deslizava sobre a água, batendo talvez só duas ou três vezes” antes de atingir o alvo⁷⁷⁴.

Seja como for, a verdade é que estas pequenas caravelas equipadas com grandes bombardas e um sistema de tiro que disparava rente à linha de água, de modo a provocar o rombo e um afundamento mais acelerado dos navios inimigos, constituíam novidade e um poderoso auxílio para a defesa costeira. Devido às suas pequenas dimensões estas caravelas podiam facilmente aproximar-se dos navios inimigos de maior porte disparando a distâncias muito curtas. Para além de navegarem a favor do vento e de bolinarem, estas caravelas eram estreitas, mais velozes e estavam dotadas de um calado reduzido para poderem navegar em fundos baixos e águas restritas⁷⁷⁵.

Garcia de Resende fala também de uma nau “que foy a mayor, mais forte, e mais armada que se nunca viu” e que estava colocada a meio do Tejo, cujas alusões surgem ainda na primeira metade do reinado joanino⁷⁷⁶. Era a nau *São Cristóvão*⁷⁷⁷, estava exclusivamente virada para a defesa do Tejo, não oferecia grandes condições para navegar em mar aberto mas funcionava como bateria flutuante a meio da barra com correntes metálicas a unirem as duas margens, impedindo assim ao acesso ao porto de Lisboa⁷⁷⁸.

⁷⁷⁴ Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 121.

⁷⁷⁵ Idem, *ibidem*, p. 103.

⁷⁷⁶ Pedro de Aboim Inglês Cid, *op. cit.*, p. 160. A 13 de Novembro de 1485, D. João II solicita que o conselho de Lisboa liberte Gomes Eanes do cargo de tesoureiro, porquanto este andava muito ocupado na preparação da nau *S. Cristóvão* (AML, *Chancelaria Régia. Livro II de D. João II*, fl. 67-67v, doc. 48; *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa*, [vol.] III, doc. 48).

⁷⁷⁷ Em 1493, a *São Cristóvão* tinha como capitão Álvaro da Cunha e como patrão Bartolomeu Dias. Este último, em 1487, era patrão-capitão da nau *Figa* que foi de armada com cem homens contra os biscainhos (Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 37).

⁷⁷⁸ Cristóvão Colombo (*op. cit.*, p. 185) alude da seguinte forma a esta nau quando entrou no Tejo a 5 de Março de 1493: “a melhor fornecida que jamais se viu em artilharia e outras armas e que estava também no ancoradouro no Restelo”. Desde 1359, pelo menos, Barcelona também era defendida por um navio de grande porte (cf. Fernando Gomes Pedrosa, *Algumas Prováveis Inovações de Origem Portuguesa [...]*, p. 60).

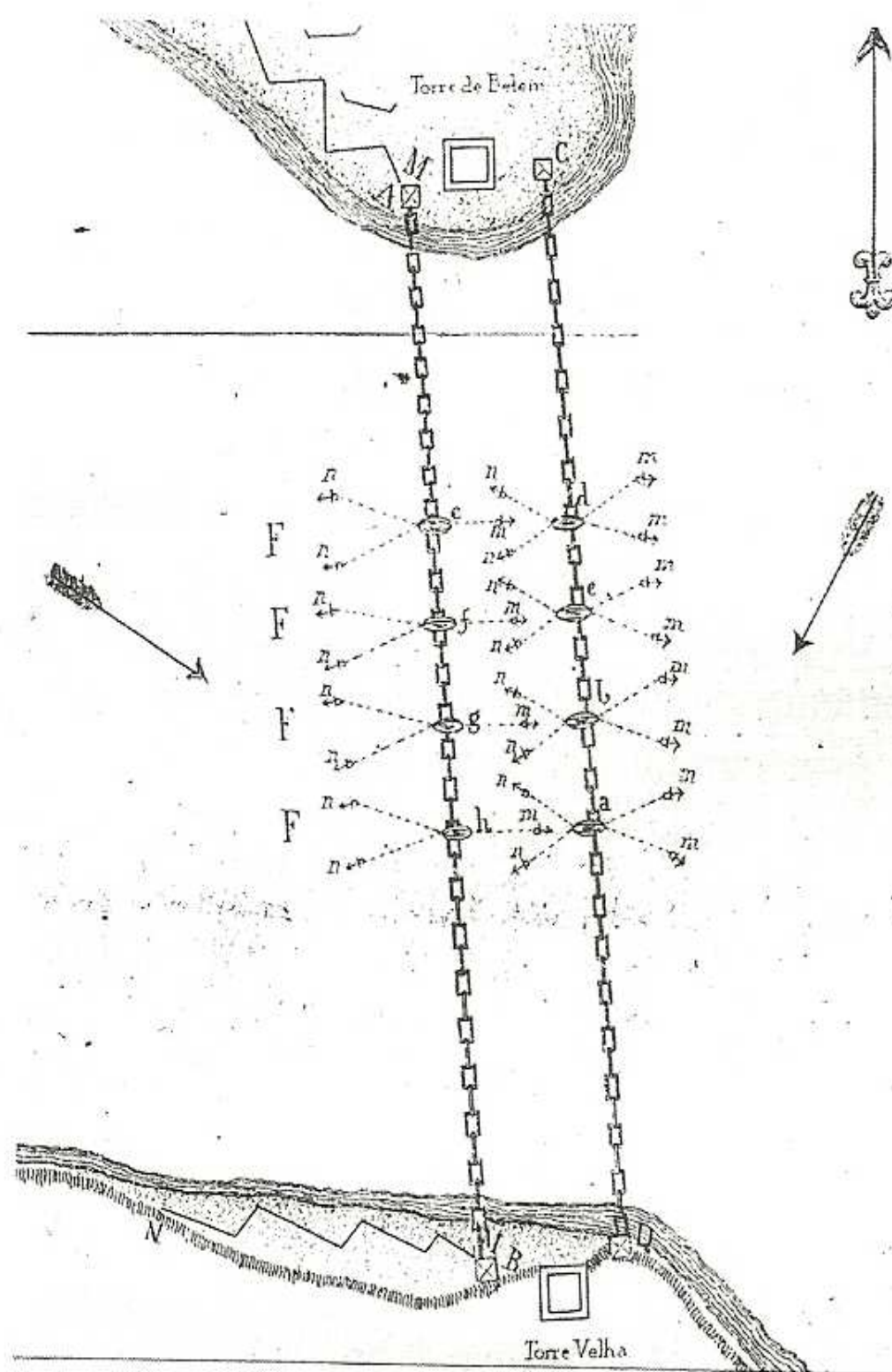


Fig. 38 – Correntes de ferro que uniam ambas as margens do Tejo segundo A. Gregório Freitas (1868)⁷⁷⁹.

⁷⁷⁹ Adaptado de Pedro de Aboim Inglez Cid, *op. cit.*, p. 164.

Conclusão

Uma vez sistematizados os dados que conseguimos reunir sobre o porto e vila de Cascais durante o século XV, importa referir as grandes linhas conclusivas, se bem que estas, como em toda a “obra aberta”, se revistam de um carácter provisório sempre sujeito a revisões mediante o aparecimento de novos dados, da formulação de novas interpretações e hipóteses ou de diferentes orientações metodológicas. Estas poderão, inclusive, ganhar novos rumos com base nas fontes e questões que não tivemos oportunidade de aprofundar ou até mesmo na correcção de eventuais lapsos que tenhamos cometido.

Inserido num triângulo geo-estratégico que se revela em múltiplos sentidos, nesse complexo Sintra-Cascais-Lisboa, o porto cascalense revelou-se como ponto fulcral para toda a navegação que demandava a urbe lisboeta, como escala que dificilmente se podia evitar. A entrada na barra do Tejo estava condicionada por vários factores e nem sempre se fazia quando se queria, estando também dependente do porto de Cascais que, dotado de uma estrutura de apoio à navegação, acolhia os navios fazendo-se ali mesmo o controlo do movimento marítimo rumo à capital. A sua situação geográfica, às portas de Lisboa, com uma enseada acolhedora, abrigada do mar vindo por Oeste e dos ventos de Norte, permitia que os navios esperassem pela maré e ventos essenciais para a demanda da barra. Assim, no cap. I cimentou-se a ideia de que durante o século XV já existia a estrutura de apoio à navegação que na centúria seguinte se iria destacar e que nos é revelada em diversos tipos de fontes, ficando apenas por confirmar a existência documental dos pilotos de Cascais e da barra do Tejo. Se em outras barras do Reino já existiam pilotos pelo menos desde a terceira década do século XV, é natural que na barra de Lisboa também os houvessem, embora, para esse período, apenas tenhamos a tal passagem de Gaspar Correia.

Consequentemente, Cascais funcionava como centro de novidade, de circulação de ideias e fonte de informação. Isto verificava-se tanto com a chegada dos navios que vinham das várias partes do Reino, do exterior, bem como das navegações de exploração e de conquista. Ao chegarem a Cascais os tripulantes eram informados sobre a situação do Reino, em particular sobre os acontecimentos em Lisboa, se havia algum surto de peste impeditivo de rumar à capital e, no caso dos que traziam novidades urgentes, em que local se encontrava o monarca. De Cascais partiam cavaleiros e informantes com o objectivo de divulgar as novas aos monarcas. O melhor exemplo

disso é visível nas deslocações que tivemos oportunidade de abordar entre Cascais e Sintra, local bastante frequentado pelos monarcas.

Todo o movimento que se desenvolvia na vila e porto de Cascais teria que proporcionar a este espaço um carácter mais urbano com o aparecimento de infra-estruturas de apoio à navegação. Contudo, como tivemos oportunidade de ver, para além das estruturas defensivas e das possíveis casas de apoio a pescadores e a comerciantes que figuram na célebre gravura de Georg Braun e Frans Hogenberg, as fontes nada mais deixam vislumbrar para o século XV. Há, no entanto, que realçar a descoberta ocasional feita em 1983 da tal parte da estrutura de um paredão do século XVI. Esta suportava uma estrada que iniciaria junto ao castelo medieval e que se desenvolveria até à ponte que existia na vila, a qual ligava as duas margens da ribeira. Talvez a Arqueologia venha um dia a revelar novos dados.

Por outro lado, há que enfatizar as condições geomorfológicas e a extensão do espaço portuário de Cascais muito para lá da praia da Ribeira. Ainda que esta fosse o centro vital do movimento portuário, o espaço marítimo da enseada prolongava-se meia légua em arco para nascente, facto que permitia receber um número bastante elevado de navios e facilitava o desenvolvimento de actividades que tivéramos oportunidade de ver noutros capítulos como, por exemplo, o contrabando e o corso.

No plano da assistência social é do maior interesse para a história de Cascais ter sido dada a conhecer a existência da Confraria do Hospital de Santa Maria de Cascais, instituição que já estava em funcionamento pelo menos desde 1429. De qualquer modo, os dados coligidos sobre as outras instituições religiosas e de assistência social precisam de ser repensados, talvez até futuras pesquisas no Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais possam revelar algo mais, visto que as dúvidas sobre as suas origens e localizações são muitas.

No cap. II, trabalhando de forma mais aprofundada as estruturas sócio-económicas, verificou-se que Sintra e Cascais, apesar da emancipação cascalense, se mantiveram conectadas através de persistentes relações. Se a geografia marítima se revelou um factor condicionante da região sintrense, ao mesmo tempo fez com que Cascais ganhasse importância acrescida. Há muito que o rio de Colares havia assoreado e, conseqüentemente, deixado de escoar a produção de Colares e de Sintra, isto se realmente chegou a acontecer durante a Idade Média. Resta saber, efectivamente, se o rio de Colares assumiu esta função e, face as limitações que ofereceria a navegação durante o *Garb al-Andalus*, altura em que já só seria navegável durante a preia-mar, com

que frequência isso teria ocorrido. Mesmo enquanto o porto de Colares esteve activo duvida-se que tenha conseguido ombrear com o porto cascalense que, embora mais distante, estava situado numa área costeira mais segura, com outras condições naturais a oferecer à navegação não esquecendo a sua posição geo-estratégica perspectivada pelos agentes económicos, pelo poder local e real.

As relações entre Sintra e Cascais verificaram-se igualmente a nível fiscal e político-jurisdicional. Para além de estar dependente do almoxarifado de Sintra, vários proprietários detinham propriedades em ambos os concelhos, sendo que algumas delas, fruto da emancipação de Cascais e da criação do seu termo, ficaram mesmo sedeadas simultaneamente em Cascais e Sintra, pelo que, por vezes, surgiam conflitos. Estas relações seriam mais complexas já que, situando-se entre Sintra e Lisboa, Cascais estava sujeita a pressões de ambos os vizinhos. É neste sentido que os rendimentos do peixe de Cascais, a principal riqueza económica da vila, chegam a ser disputados por ambos. Apesar de tudo, e face à documentação existente, as relações entre Sintra e Cascais durante a Idade Média ainda podem ser melhor compreendidas.

Do ponto de vista demográfico vimos que houve uma conjuntura que terá resultado no despovoamento da vila de Cascais em finais do século XIV. Pensamos que as principais causas desse despovoamento resultaram da perda de homens resultante das lutas com Castela, da possível saída de gentes locais para se furtarem ao recrutamento militar e das mortes provocadas pelos surtos de peste que se manifestaram ao longo de Trezentos e que, propagando-se essencialmente por via marítima, tornavam vulnerável qualquer vila ou cidade portuária aonde chegavam navios vindos de todas as partes – caso de Cascais.

Para além de estar na rota de todo o comércio interno por cabotagem abastecedor do porto de Lisboa, Cascais recebia todo o tráfego internacional destinado à capital do Reino. Tendo já Portugal extrema influência como escala de apoio aos navios mediterrânicos com destino ao Norte da Europa, o porto de Cascais vai assumir-se como escala alternativa a Lisboa, sobretudo das galés de Veneza, as quais podem, inclusive, abastecer-se ali mesmo e largar os seus produtos com destino à capital portuguesa evitando a sempre condicionada e perigosa entrada da barra, proporcionando ao mesmo tempo uma substancial ganha de tempo nas suas deslocações para a Flandres. Como antecâmara de Lisboa, e para se evitar o contrabando, a fiscalização aos navios e mercadorias destinados à capital começava logo no porto de Cascais, porto marítimo onde se procedia a uma identificação e inquérito para saber o que traziam a bordo, para

onde se deslocavam e onde os oficiais lisboetas reivindicavam os direitos régios fazendo assim com que a alfândega lisboeta se estendesse até Cascais. Ali mesmo os navios nacionais estavam sujeitos a coimas – caso não acatassem as ordens para rumar a Lisboa ou cometessem qualquer acto ilícito – e a que os oficiais da alfândega pernoitassem a bordo dos seus navios. Diferentemente, os navios estrangeiros, como estavam em porto franco, não eram sujeitos a estes constrangimentos. Somente seriam constrangidos a coimas perante actos ilícitos ligados à fuga aos direitos alfandegários, ao contrabando.

Naturalmente estas escalas levavam ao estabelecimento de contactos, ao incremento das trocas comerciais e a outras variadas relações que conferiram a Cascais um maior dinamismo portuário, aumentando igualmente o raio de acção do seu *vorland*. Conforme vimos havia uma teia de ligações que conectava Sintra, Cascais, Lisboa e outras terras através de mercadores, agentes económicos e proprietários de terras a algumas partes do Mediterrâneo: ao Levante ibérico, nomeadamente a Valência, que no século XV atingiu o auge comercial, bem como a Porto Pisano. Para Sevilha também era exportada a fruta de Sintra. Contudo, os dados disponíveis pouco dizem e não revelam a frequência com que se desenvolveriam essas relações comerciais. De facto, não sabemos até que ponto estes locais precisavam dos produtos vindos do *hinterland* cascalense nem qual a real actividade dos navios que partiriam de Cascais. Por outro lado, os dados arqueológicos coligidos nesta dissertação ajudam a colmatar algumas carências patentes nas fontes documentais permitindo perceber alguns dos produtos comerciais que davam entrada no porto de Cascais vindos de muito longe. Vimos o caso das cerâmicas com origem no Levante ibérico, cujos vestígios abarcam uma cronologia entre os séculos XIII-XV, e os vestígios de cravinho. Estes últimos poderiam mesmo ter tido origem num carregamento de especiarias vindo do Oriente, possivelmente transportado pelas galés de Veneza, antes da chegada dos portugueses à Índia.

No cap. III, possivelmente aquele que terá sido mais difícil de elaborar e que fora dedicado à presença e apoio de Cascais nas expedições militares a Marrocos durante a expansão Quatrocentista, ficou demonstrada a importância desta vila enquanto local de onde saíam combatentes e produtos para seu abastecimento ainda que a documentação seja escassa. De qualquer modo, as crónicas revelam o envolvimento dos senhores de Cascais – fidalgos de elevada estirpe social bem colocados junto da Coroa e que tinham como apanágio o auxílio armado ao rei – nas expedições ao Norte de África, sendo que estes seguiam acompanhados dos combatentes do seu senhorio. Neste

ponto é a actividade exercida por D. Álvaro de Castro que se destaca. Sempre ligado a grandes acontecimentos da história nacional, D. Álvaro de Castro, enquanto fidalgo-cavaleiro, serve nas campanhas militares a Marrocos desde Tânger a Arzila e presta outros valiosos serviços à Coroa, vindo a ser recompensando gradualmente através de benefícios, dignidades e ofícios. Não se pode esquecer igualmente as isenções e privilégios que abarcaram vários dos seus subordinados, algumas delas a pedido do próprio D. Álvaro de Castro. Além disso, são vários os documentos que nos dão conta de diversas viagens a solo ceptense onde serviu e comandou forças militares portuguesas. Todavia, o serviço e feitos militares que D. Álvaro de Castro prestou e alcançou não podem ser vistos apenas à luz de uma única figura, mas sim como resultado do esforço conjunto de todos aqueles que partiram de Cascais e de outras terras ligadas a D. Álvaro rumo ao desconhecido, acabando por ficar feridos, cativos ou morrer anonimamente. É também pela prestação exemplar dos seus homens – os quais as crónicas não registam – que D. Álvaro de Castro vai acumulando títulos e ofícios.

Porém, a actividade de D. Álvaro de Castro foi mais complexa, não se resumiu aos feitos guerreiros. Na verdade, com o desenrolar do século XV os nobres já não têm apenas a responsabilidade de cruzada mas também “da administração e comércio, procurando controlar essas duas actividades paralelamente”⁷⁸⁰, e o senhor de Cascais surge envolvido nos novos desafios comerciais proporcionados pela expansão marítima. D. Álvaro de Castro parece ser o típico cavaleiro-mercador surgido com o advento de um novo complexo histórico-geográfico que se vai estruturando ao longo de Quatrocentos. Os seus navios fretados rumavam ao Norte da Europa onde buscavam armamento bem como abasteciam Ceuta com variados produtos. Contudo, pensamos que, neste campo, a actividade de D. Álvaro de Castro pode vir a ser melhor aclarada. Ficou mesmo por perceber o real proveito comercial que o conde de Monsanto tirou do facto de dominar uma vila portuária às portas de Lisboa, ainda que Cascais tivesse as condições necessárias para ter sido a base naval das suas plataformas de transporte e dos seus negócios.

Com o processo de recrutar e serviço militar vimos que surgiram problemas em torno do apuramento dos próprios efectivos e, mais uma vez, em torno das questões demográficas. Como terra contribuidora de massa humana que serviu em Marrocos e noutras partes, naturalmente que Cascais iria sofrer consequências sócio-económicas que afectariam o seu quotidiano, ainda que não saibamos qual o real impacto dessa

⁷⁸⁰ Paulo Vicente, *op. cit.*, p. 15.

partida, que, possivelmente, em muitos dos casos, não teria retorno. Se a recruta militar provocava as habituais tensões e conflitos concelhios entre coudéis e os homens a serem recrutados, a partida das gentes cascalenses ditaria o abandono de certas actividades que exploravam a produtividade da terra e do mar, enfraquecendo assim a economia de Cascais ao mesmo tempo que condicionaria o seu saldo demográfico. É verdade que vimos os pescadores e lavradores de Cascais serem protegidos por privilégios e isenções, mas, em prol da conjuntura de guerra, também vimos que esses facilmente poderiam ser contornados.

Por perceber ficou o envolvimento das gentes de Cascais ou de outras possíveis ligações às viagens de exploração e descobrimento. Apenas temos informação sobre o envolvimento de uma caravela de D. Álvaro de Castro numa viagem à costa ocidental africana e, mais concretamente, do facto de “Cascaes” figurar na toponímia de Cabinda. No entanto, não nos é possível comprovar que esse topónimo tenha sido dado durante uma expedição ocorrida ainda no século XV.

Por fim, no cap. IV ensaiámos a estruturação de um sistema de defesa costeira de longa duração que dá forma ao que denominámos por complexo geográfico Sintra-Cascais-Lisboa. Os dados históricos, toponímicos e, sobretudo, os dados arqueológicos, aliados ao reconhecimento geográfico da costa e a uma lógica defensiva, permitiram pensar no seu funcionamento desde o Garb al-Andalus e comprovar a continuidade de ocupação de espaços ao longo dos séculos. No caso do Alto da Vigia, o melhor exemplo que pode ser aduzido, o único sítio arqueológico abordado que comprovou ocupações do local em três épocas distintas, vimos mesmo a possível reutilização de materiais pétreos para a edificação das outras edificações que se seguiram à primitiva. Pelo caminho ficou a hipótese de outras possíveis estruturas defensivas edificadas ao longo deste litoral, em locais privilegiados pelas condições topográficas, e que, não resistindo a degradação dos tempos, ao avanço das areias, ficando tapadas pela vegetação ou desaparecidas com a construção de outras fortificações de maior envergadura, de habitações e da estrada que passa junto à costa, acabaram por desaparecer ou ficar encobertas.

Trabalhando a defesa costeira numa dupla vertente, a passiva e a activa, vimos que a costa de Cascais era um local estratégico para os navios corsários que pairavam ao largo à espera de uma oportunidade para atacar ou que aproveitavam a saída da barra do Tejo para apresar os que se dirigiam a Lisboa. Como consequência foram-se formando armadas de patrulha costeira e tomando medidas de reforço defensivo da costa, algo que

se verificou sobretudo no reinado de D. João II. O monarca levou a cabo o planeamento de um sistema de defesa e de alerta da barra do Tejo baseado na fortificação da Caparica, de Belém e de Cascais, de modo a cortar a entrada e o desembarque aos navios inimigos. Esse sistema defensivo conjugava ainda a utilização de uma grande nau a meio do rio Tejo com correntes de ferro a unirem ambas as margens e a utilização de caravelas ligeiras artilhadas para patrulha costeira.

Neste plano, o porto de Cascais revelou-se mais uma vez como local de extrema importância a nível da circulação de informação. Sempre que havia uma notícia de corsários na costa a guarnição de Cascais era avisada. Os vários dados recolhidos permitem-nos mesmo dizer que, por diversas vezes, era a partir de Cascais que se formava a armada da costa, ou seja, o conjunto de navios que patrulhava as águas portuguesas em busca de corsários.

Em relação à torre de Cascais a reorganização dos dados conhecidos e a inclusão de outros inéditos permitiu repensar a problemática em torno da sua construção. De facto, a teorização ensaiada levou-nos a fortalecer a hipótese de que o arranque da sua construção terá sido em 1494, que entre 1498-1500 terá iniciado o seu efectivo funcionamento e que, tendo sofrido com os violentos tremores de terra de 1504 ou 1505, iniciaram-se obras de reparação neste último ano. É possível também que D. Manuel tenha ordenado a ampliação da torre, pelo que o documento de 1508, ainda que não faça referência à torre, apenas às obras dos muros de Cascais, pudesse ter a ver com essa alegada ampliação da estrutura defensiva.

Finalizando, ao termos procedido a uma revisão alongada das fontes para a história de Cascais tendo ainda aduzido vários dados inéditos e perspectivas inovadoras, ficamos, pois, apesar de algumas incertezas já conhecidas *a priori* e das várias dúvidas suscitadas ao longo das actividades, com um conhecimento consolidado sobre o funcionamento desta vila e porto durante o último século da Idade Média e que servirá de ponte para nos lançarmos na tentativa de compreensão das dinâmicas deste espaço nos séculos seguintes, para os quais, aliás, fomos recolhendo imensa informação ao longo destes mais de quatro anos de pesquisa. Esperamos igualmente que esta dissertação sirva como incentivo para o estudo de outros portos da costa portuguesa – algo que urge fazer – e para que, no futuro, quiçá, se possam fazer comparações funcionais entre as várias realidades portuárias, seus *hinterlands* e a extensão dos seus *vorlands* de modo a compreender melhor as diversas actividades que ganharam forma ao longo deste litoral – de Norte a Sul – durante a Idade Média e Moderna.

Anexo documental⁷⁸¹

Normas de edição e transcrição

As características do destinatário foram fundamentais para o tipo de decisões que, enquanto editor, escolhi efectuar sobre os textos originais. O principal problema encontrava-se na opção entre seguir uma edição conservadora (possivelmente mais adequada a paleógrafos e linguístas), ou outra de pendor modernizante (melhor apropriada, no meu entender, aos investigadores em História). Observada a tradição utilizada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa⁷⁸², optei por uma solução de compromisso entre as duas: no fundo, o que aqui apresento situa-se entre uma edição de Tipo 1 e uma de Tipo 2⁷⁸³. Assim, evitando sobrecarregar o leitor — frequentemente interessado apenas no *conteúdo* documental, e não na *forma* que este apresenta —, com uma mancha de texto em que abundam as diferenças (entre letras na linha e sobrescritas, por exemplo), muitas das operações efectuadas pelo transcritor não se encontram assinaladas na edição final. Por outro lado, para que as intervenções do editor não se sobrepussem ao original medieval, mantive, tanto quanto possível, a mesma aparência estrutural (sem modernizar a pontuação, para exemplificar).

As normas que se seguem destinam-se a clarificar os critérios seguidos no anexo documental. **Sequência numérica:** a cada documento foi atribuído um número de série, sequencial, respeitante à sua colocação, por ordem cronológica, no *corpus* deste anexo documental. **Elementos do sumário diplomático:** datação do documento (ano, mês, dia). Local geográfico de emissão (*e. g.*, “Almeirim”). Nome do emissor (*e. g.*, “Rei”), nome do escrivão. Resumo do conteúdo. Cota arquivística. **Disposição e apresentação do texto:** a transcrição é apresentada em contínuo, respeitando o original, com indicação da mudança de fólio a cheio. Nos documentos das chancelarias régias, é utilizada a foliação moderna, inscrita no topo superior direito do suporte. Nos documentos oriundos do *Corpo Cronológico*, a foliação foi por mim atribuída. **Notas marginais:** com a finalidade de não sobrecarregar o leitor, foram eliminadas da edição as notas

⁷⁸¹ Por Helena Condeço de Castro.

⁷⁸² Especialmente em Eduardo Borges Nunes, “Introdução”, *Álbum de Paleografia Portuguesa*, [Lisboa], Faculdade de Letras de Lisboa, 1969; e *Portugaliae tabellionum instrumenta: documentação notarial portuguesa*. Transcrição, introdução, notas e índices de Bernardo de Sá Nogueira, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2005.

⁷⁸³ Sobre estas designações, da autoria de Eduardo Borges Nunes, vide Susana Maria de Figueiredo Tavares Pedro, *De notícia de Torto*. Dissertação de Mestrado em Paleografia e Diplomática apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, Faculdade de Letras, p. 70.

marginais do original, meramente informativas. **Abreviaturas:** são desenvolvidas de acordo com a forma extensa da palavra presente no texto, sem que os desdobramentos sejam assinalados. Quando esta forma não foi encontrada no original, recorri aos documentos do *Álbum de Paleografia Portuguesa*⁷⁸⁴, em textos de cronologia e proveniência institucional semelhantes. Caso existam variantes, o desenvolvimento é proporcional a elas. **Ortografia:** mantém-se a ortografia original, modernizando-se o uso de maiúsculas e minúsculas: eliminação das maiúsculas redundantes e conversão em maiúscula da inicial dos antropónimos, topónimos, *nomina sacra* e instituições (e. g., “Fazenda”). **Sinais no texto:** quando presentes no texto, os sinais são descritos, em maiúsculas e itálico, entre (). **Separação e união de palavras:** modernizam-se as uniões e separações de palavras, utilizando-se o hífen nas enclíticas e o apóstrofe nas elisões. **Erros do autor:** os erros cancelados foram eliminados da edição final. As repetições não canceladas do escrevente vêm assinaladas por { }. Os demais erros são marcados por (*sic*), seguindo-se à palavra errada. **Lacunas do autor:** sempre curtas, as adições do editor marcam-se por < >. **Adições do autor:** as adições interlineares do autor são enquadradas por \ /. **Lacunas do suporte:** se restituídas, marcam-se por []; em caso contrário, assinalam-se por [...]. **Dúvidas de leitura:** adição de (?) logo a seguir à palavra em causa, nos casos em que apenas um vocábulo é duvidoso, ou de (...?) após um espaço em branco, quando se trata dum conjunto de vocábulos. **Aparato crítico:** reduzido ao essencial: as notas de rodapé verificam-se apenas quando estritamente necessário (e. g., leituras *corrigidas* de erros marcados por *sic*).

Doc. 1 - 1439, Maio 28. Lisboa. Rei, por Diogo Fernandes, Rui Vasques (escrivão). Registo de carta régia de confirmação do cargo de escrivão das sisas gerais, concedida a Luís Gonçalves.

ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, liv. 18, fl. 109.

Jtem outra tal carta de Luis Gonçalluez per que o dam por escpriuam das nossas sisas geeraae<s> de Cascaaes asy e pella guisa que o era em vida del Rej meu Senhor [e padre] cuja alma Deus aja cetera [dada em Al]merjm xbj dias de Dezembro e passou per Pedro Gonçalluez Aluaro Annes a fez era de mjl e iiij^c e xxxiij annos / e a confirmaçam foy dada em Lixboa xxbiij dias de Mayo e pasou per Diego Fernandez Ruj Uasquez a fez era iiij^c e xxxix .

⁷⁸⁴ Eduardo Borges Nunes, *op. cit.*

Doc. 2 - 1439, Fevereiro 29. Lisboa. Rei, por Diogo Fernandes, Rui Vasques (escrivão). Registo de carta régia de confirmação do privilégio dado por D. Duarte a João Portela, em que o nomeia como escrivão da dízima nova do pescado em Cascais. Contém a parte do traslado da carta eduardina.

ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 19, fl. 56.

Dom Afonso et cetera a quantos esta carta virem fazemos saber que <de> Joham Portella morador em Cascaes nos foy mostrada hũa carta cetera Dom Eduarte et cetera a quantos esta carta virem fazemos saber que nos querendo fazer graça e merçee a Joham Portella teemos por bem e damo-llo por escpuiam da dizima noua do pescado de Cascaes asy e pella gujsa que o era en uida del Rej cetera per sua carta que dello tijna a quall perante nos fizemos quebrar e porem mandamos aos nossos contadores e almoxarifes e juizes e homens boons e pescadores e rendeiros cetera em forma sobre dicta dada em Almeirim xxbj dias de Dezembro el Rej o mandou per Pero Gonçalluez do seu Conselho et cetera Diogo Aluarez a fez era de mjl e iiij^c xxxiiij anos e pidio-nos por merçe que lhe confirmasemos cetera dada em forma sobre dicta dada em Lixboa xxix dias de Feureiro el Rej o mandou cetera per Diogo Fernandez cetera Ruj Uasquez a fez era iiij^c xxxix anos .

Doc. 3 - 1443, Novembro 6. Leiria. Rei, por D. Pedro (Regente), Lourenço de Guimarães (escrivão). Registo de carta régia em que os besteiros do conto da vila de Cascais são impedidos de servir noutra parte, excepto por mandado régio.

ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 25, fl. 62v.

Dom Afonso cetera a quantos esta carta virem fazemos saber que consijrando nos como a villa de cascaes e seu termo esta na costa do mar em logar a que ueem mujtos naujos asy de nossos jmijgos como d'outras partes de que poderiam reçoer maa companhia sse a jente della fosse fora da terra acordamos por nosso seruiço de nom hirem daqui en diante serujr a nenhuã parte os nossos beesteiros do conto d<e> hi saluo per nosso espeçial mandado e porem mandamos ao nosso anadell moor e a todo-llos corregedores juizes e justiças de nossos Regnnos e a outros quaesquer que esto ouuerem de ueer que o conpram asy e guardem pella guissa que em esta nossa carta he contheudo ssem outro alguum embargo nem duujda que a ello ponhom / ffecta em Leirea bj dias de Nouembro per autoridade do Senhor Jffante Dom Pedro regente eu(?) Lourenço de Guimaraães a fez anno de Nosso Senhor Jesu Cristo de mjl iiij^c R[i]ij .

Doc. 4 - 1445, Novembro 20. Montemor-o-Novo. Rei, por D. Pedro (Regente), João de Santarém (escrivão). Registo de carta régia dada a Álvaro Afonso, escudeiro de D. Álvaro de Castro, nomeando-o coudel na vila de Cascais durante cinco anos.

ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 5, fl. 3v.

Dom Afomsso cetera jtem carta de Alvaro Afomsso escudeiro de Dom Alvaro de Castro morador em a villa de Cascaes em que o dom por coudell da dicta villa da feitura desta ataa çinquo annos asy e pella guissa que o era Fernam Uasquez e o forom os outros coudees d'ante elle carta em forma dada em Montemoor-ho-Nouo a xx de Nouembro per autoridade do Senhor Jffante Dom Pedro Regente cetera Joham de Santarem a fez ano de Nosso Senhor Jesu Cristo de mill iiij^c Rb .

Doc. 5 - 1452, Dezembro 18. Évora. Rei, por D. Fernando de Castro (do Conselho Régio e vedor da Fazenda), Rui Dias (escrivão). Registo de carta régia de confirmação do cargo de juiz das sisas de Cascais e seu termo, concedido a Martim Infante, escudeiro régio e almoxarife em Sintra.

ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, liv. 3, fl. 9v.

Dom Afomsso et cetera a quantos esta carta virem fazemos saber que nos querendo fazer graça e merçee a Martim Jfante nosso escudeiro e nosso almoxarife em Sintra teemos por bem e damo-llo por juiz das nossas sissas de Cascaes e sseu termo porquanto nos enujarom pedir por merçee os juizes e vereadores e procurador e homens boons da dicta villa de Cascaes per huña carta asijnada per elles e aseellada do sello do conçelho da dicta villa fecta per Lujs Gonçaluez a xj dias do mes de Nouembro de iiij^c Lij que outorgassemos e confirmassemos o dicto ofício ao dicto Martim Jfante porque a dicta villa estaua ssem juiz das dictas sissas e a elles prazia de o ser o dicto Martim Jfante e porem mandamos aos rrendeiros e rrecedores que ora ssom e ao diante forem das ditas sissas e a outros quaeesquer que esto ouuerem de veer que ajam o dicto Martim Jfante por juiz das ditas sissas em a dicta villa de Cascaes e outro nenhuum nom e o leixem serujr e hussar do dicto ofício sem outro alguum embargo que lhe sobr'ello ponham em nenhuña maneira que seja o quall Martim Jfante jurou em a nossa chancelaria et cetera dada em a cidade d'Euora xbiiij dias de Dezembro el Rej o mandou per Dom Fernando de Castro de sseu Conselho e veador da sua Fazenda Ruj Diaz a fez ano de Nosso Senhor Jesu Cristo de mjl iiij^c Lij .

Doc. 6 - 1454, Setembro 13. Sintra. Rei, por Fernão da Silveira (coudel-mor), Rui Mendes (escrivão). Registo de carta régia de aposentação concedida a João Eanes Hulgeiro.

ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, liv. 10, fl. 102v.

Dom Afomsso et cetera jtem carta de Johan'Eannes Hulgeiro morador em termo de Cascaes acontiado em arnes o quall ora apousentamos com sua honrra porquanto he muyto velho e de hidade de lxx annos e muyto adorado de door de perlisia segundo delo fomos çerto per hũa jnquiriçom que se sobre ello tirou et cetera em forma dada em Sintra xiiij de Setembro el Rej o mandou per Fernam da Silueira seu coudel moor et cetera Ruj Mendez a fez anno do Noso Senhor Jesu Cristo de mjl iiij^c Liiij^o .

Doc. 7 - 1469, Julho 30. Lisboa. Rei, João Careiro (escrivão). Registo de carta régia de segurança concedida João Peres de Fogaça e à nau Santa Catarina de Bilbao, por cinco anos, permitindo-a aportar em quaisquer portos do Reino de Portugal, não se aplicando, assim, as represálias decretadas contra os naturais do Reino de Castela.

ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 31, fls. 80v-81.

Dom Afonso cetera a quantos esta carta de segurança virem fazemos saber que a nos emujarom dizer <que> Joham Perez de Fogaça mestre e parte de senhorio da nao per nome Santa Catalina de Bilbao dos senhorios del Rey de Castella em como ujnha com a dicta nao de Napoles cargada de ujnhos e outras mercadorias e hjam camjnho de Londres e a moor parte da mercadoria era de engreses e estaua com a dicta nao ao Cabo de Jspichell e por quanto elle queria emtrar com a dicta nao e mercadorias em noso porto de Casquaes ou Restello pera auer conpanhia e segir ujaem e se temja que por alguns danos que os bizcainhos ou outros naturales do Reyno de Castella e por rrepresareas que sobre ello ha lhe fose facta algũa rrepresarea ou dano ou alguum enpidimento em a dicta nao e mercadorias que os naturales del Rey de Castela que em a dicta naao vem e porquanto elle nem outro alguum de sua conpanhia nem a dicta nao nom tem facta alguum desagisado nem dapno algum de nosos naturales nos enuiaua pidir por merçe que porquanto elle queria entrar em nosos Regnos lhe desemos nosa carta de segurança por cinco anos que elle e a dicta sua naao e mercadorias e pessoas que em ella ujerem uenham e uam seguramente a todos os portos dos \ditos/ nosos Regnos sem lhe ser facta a dicta rrepresarea nem outro embargo sem embargo das rrepresareas e danos que factos sejam per outras que em as dictas naaos nom uenham e nos uendo o que nos dizer e pidir enujou e querendo-lhe fazer graca e merçee temos por bem e seguramo-llo e queremos e mandamos que da feitura desta nosa carta a cinco anos permeiros seguintes o dicto Joham Perez uenha em a dicta sua nao e conpanhia e mercadorias seguramente a quaesquer portos de nosos Regnos que lhe majs aprouuer e liuremente descaregarem e uenderem e caregarem e estarem e sairem delles sem lhe ser facta em elle nem na dicta naao conpanhia e mercadorias (**fl. 81**) nenhuum embargo nem rretimentos que sejam sem embargo de quaesquer cartas ou aluares que dados tenhamos de rrepresareas contra naturales dos Regnos de Castela e porem mandamos a todo-llos nosos corregedores jujzes e justiças de nosos Regnos officiaes e pessoas a que o conhecimento delo pertencer e esta nosa carta for mostrada que liuremente leixem ujjr e entrar e estar o dicto Joham Perez com a dicta nao conpanhia mercadorias durante o dicto tenpo dos çinco anos em quaesquer portos de nosos Regnos que lhe majs aprouuer e liuremente deles sajr sem ser facta nelle nem em a dicta naao conpanhia e mercadorias nenhũas rrepresareas nem rretimentos que sejam como dicto he sem embargo das dictas cartas e aluares de rrepresareas que tenhamos dados pera os dictos naturales dos Regnos de Castella porque nosa merçee e uontade he rrealmente o segurarmos se alguns nojos nom tem factos aos naturales de nosos Regnos como aquj he contheudo e per elles a(...) lhe conpram e gardem e façom conprir e gardar esta nosa carta como nela faz mençom e por suas gardas lhe mandamos dar esta carta per nos asynada e

aselada do <no>so selo pendente dante em a nosa muj nobre e senpre leal cidade de Lixboa a xxx dias de Julho Joham Carejro a fez ano do nacimiento de Noso Senhor Jesu Cristo de mjjll iiij^c lxjx anos e esto pagando-nos elles das dictas mercadorias emteyramente nosos derejtos e leuando de nosos Regnos aquelas que som custumadas a leuar e per nos nom som defesas .

Doc. 8 - 1471, Novembro 25. Lisboa. Rei, por Pero da Silva e João Teixeira (doutores), João de Vila Real (escrivão). Registo de carta régia de perdão a João Domingues, carpinteiro acusado do homicídio do amante de sua esposa, concedida pela participação na tomada de Arzila e obtenção dos perdões particulares da família da vítima.

ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 17, fl. 86.

Dom Afomsso cetera a todo-llos juizes e justiças cetera que Joham Domijmguez carpemteiro morador em a(?) Brisamdeyra(?) termo da villa de Cascaaes nos emviou dizer que huum Vasco Anes mamçebo de Soldada dos Frades de Penha Lomga lhe dormia carnallmente e lhe pecaua na ley do casamemto com ssua molher pella quall razam o elle matara achamdo-o hir pera sua cassa matamdo-o no caminho amte de sua casa chegar e que per bem da dicta morte elle sse amorara e amdamdo amorado sse segira a armada que fizemos pera a tomada da villa d'Arzilla em a quall armada e tomada da dicta villa nos elle fora serujr e se scpriuera ala no liuro em que sse escpriuerom e foram escritos os omjziados que na dicta tomada da dicta villa nos foram serujr e que ora as partes a que a acusaçam da dicta morte pertencia lhe perdoarom . scilicet . a may e huum tio do dicto morto que hi avija e majs ssegumdo que o uer podiamos per dous publicos escripturas(sic)⁷⁸⁵ que logo peramte apressemtou huum delles asynado per Gomçallo Lopez tabelliam em Camdeia aos xix dias do mes d'Outubro e outro per Pero Vaasquez do Alvoella tabelliam por nos da cidade de Lixboa aos xxb dias do mes de Nouembro ambos do presemte anno de mill iiij^c lxxj em os quaaes sse comtijnha amtre as outras cousas que Jsabell Aluarez may do dicto morto morador no dicto logo de Camdossa e Afomsso Aluarez caualeiro escpriuam da nossa moeda tio do morto diserom que elles nom queriam asusar nem demandar o dito Joham Domijmguez por a morte do dicto seu filho e sobrinho e que lhe perdoauam a dicta morte ao dicto sopricamte ssegumdo em as dictas scprituas peramte nos apresemntadas mjlhor e mais compridamemte eram comtheudos os quaes o dicto sopricamte peramte nos presemntou amtes do xxb dia do mes presemte de Nouembro da presemte era emviando-nos pedir por merçee que pois que as dictas partes a que a acusaçam da dicta morte pertemçia lhe perdoauam que em galardam do serujço que nos em a dicta armada e tomada da dicta villa fezera lhe perdoassemos a nosa justiça sse nos a ella por razam da dicta morte em algũa gujsa era tehudo e nos vemdo o que nos elle asy dizer e pedir emviou e o perdam geerall per nos outorgado aos omjziados que nos em a dicta armada e tomada da dicta villa seruirom e como elle nos seruiu em a dicta tomada della ssegumdo dello fomos çerto per o liuro em que se elle ala com os outros

⁷⁸⁵ Leia-se “escritos”.

omjiados escpreueo e vistos os ditos escriptos de perdã das sobredictas partes sse hi outras partes nom ha a que a acusaçam da dicta morte pertemçam e que reque(...?) deueram sseer e queremdo-lhe fazer graça e merçee temos por bem e perdoamos-lhe a nosa justiça a que nos elle per razam da dicta morte era tehudo e porem vos mamdamos que o nom premdaes nem mamdes premder cetera dada em a nosa çidade de Lixboa xxb dias do mes de Nouembro el Rej o mandou pellos dictos doutores Pero da Silua e Joham Teixeira Joham de Villa Real a fez ano de Noso Senhor Jesu Cristo de mjll iiij^c xxj .

Doc. 9 - 1500, Setembro 27. Lisboa. Rei, André Dias (escrivão). Registo de carta régia concedida a João Franco, bombardeiro, para que enquanto servir em Cascais receba, em cada ano, quinze mil reais e um moio e meio de trigo.

ANTT, Chancelaria de D. Manuel I, liv. 13, fl. 49v.

Dom Manuell et cetera a quantos esta nossa carta virem fazemos saber que queremdo nos fazer graça e merçe a Joham Framco nosso bombardeiro temos por bem e nos praz que emquamto elle vijuer e esteuer d'asemto na villa de Cascaes pera serujr de seu ofiço de bombardeiro na torre da dita villa de Cascaes tenha e aja de nos em cada huum anno pera seu mantimemto da feitura desta nossa carta em diamte quymze mjll reaes em dinheiro e huum moyo e meo de trigo dos quaaes quymze mill [rreais] avera pagamemto no nosso Allmazem de Guynee aos messes do anno asy como ho ham os outros nossos bombardeiros e o avia mestre Paullo que na dita villa vijuya e se ora foy della e mamdamos ao nosso almoxarife do dito Almazem que em cada huum mes lhe faça pagamemto de mjll e duzentos çimquoemta rreaes que lhe momta aver per a dita guisa asy como os pagaua ao dito metre Paullo e pagua aos ditos nossos bombardeiros e dos mill e çemto e satemta que atee quy ouue o dito Joham Framco de seu ssolldo lhe nom pague mais delles cousa alguã e os rrisque dos liuros do dito Almazem e lhe asemte que ha-d'aver em cada huum mes os ditos mil e duzentos e çimquoemta rreaes como dito he por asy viuer d'asemto na dita villa e ter carego da dita torre e per o conheçimemto do dito Joham Framco com o trellado desta nosa carta que ho dito almoxarife fara trelladar nos liuros do dito Almazem lhe serem os ditos dinheiros leuados em comta / e do dito moyo e meo de trigo nos praz que aja em cada huum anno pagamemto per nosa Fazemda e mamdamos aos nossos veadores della que lhos façam asemtar nos liuros da dita Fazemda com declaraçam que ho ha-d'aver por asij vijuer na dita villa e teer careguo da dita torre e lhe passem em cada huum anno carta do dito pam pera lugar homde aja muy boom pagamemto e por sua guarda e lembrança dello lhe mamdamos dar esta nosa carta de padram por nos asijnada e sellada do nosso ssello pemdente dada em a nosa çidade de Lixboa a xxbij dias do mes de Setembro Amdre Diaz a ffez anno do nasçimemto de Nosso Senhor Jesuu Cristo de mjll e quinhentos annos .

Doc. 10 - 1501, Janeiro 4. Lisboa. Rei, Gomes Aranha (?, escrivão). Registo de carta régia dada a João Franco, bombardeiro, em que receberá quinze mil reais pelo serviço na vila de Cascais.

ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 19, fl. 40v.

Dom Manuell cetera a quantos esta nosa carta virem fazemos <saber> que queremdo nos fazer graça e merçee a Joham Framco nosso bombardeiro temos por bem e nos praz que emquanto elle viuer e estiuer d'asento em a villa de Cascaees pera seruir de seu ofício de bombardeiro na torre da dita villa de Cascaees tenha e aja de nos em cada hum anno pera seu mamtimento da feitura desta nosa carta em diamte quimze mill reaees em dinheiro e hum moyo e meio de trigo dos quaees xb⁷⁸⁶ reaees avera pagamemto no nosso almoxarifado de Simtra pellas sisas de Cascaees aos meses do anno asy como ho <h>am os outros nosos bombardeiros e o avia mestre Paulo que na dita vjlla viuja e se foy della e mandamos ao nosso almoxarife do dito almoxarifado que em cada hum mees lhe façam pagamento de mjll ij^c e L reaees que lhe momta aver per a dita comtia asy como se pagauam ao dito mestre Paulo e pagam aos ditos nossos bombardeiros e lhe asemtem que ha-d'aver os ditos . j⁷⁸⁷ . ij^c e L reaees como dito he por asy viuer d'asento na dita villa e ter carregio da dita torre e per o conhecimemto do dito Joham Framco com o trelado desta nosa carta que ho dito almoxarife fara treladar no liuro do dito almoxarifado lhe seram os ditos dinheiros leuados em comta e do dito moyo e meio de trigo nos praz que aja cada hum ano pagamemto per nosa Fazemda e mamdamos aos nossos veadores della que lhos façam asemtar nos liuros da dita Fazemda com decraraçam que <hos> ha-d'auer por asy viuer na dita villa e ter carregio da dita torre e lhe pasem em cada hum anno carta do dito paam pera lugar omde aja boom pagamemto e por sua guarda e lembrança dello lhe mamdamos daar esta nosa carta {per} de padraão per nos asinada e selada do nosso sello pemdemte dada em Lixboa a iiij^o dias de Janeiro Guomez Aranha(?) a fez anno de mjl b^c hum annos .

|Pedro da Fonseca|

Doc. 11 - 1525, Maio 1(?). Cascais(?). João Rodrigues (juiz ordinário), Aires Pinto(?), tabelião). Instrumento-público de certidão concedido ao mestre Simão, bombardeiro na torre de Cascais, onde se confirma o serviço e presença na dita torre durante o ano transacto de 1524.

ANTT, *Corpo Cronológico*, Pt. II, mç. 123, nº. 92, fl. 1.

Sajbham os que este estromemto de certydão dado per mamdo e auutorrjdade de justyça vyrrem que no anno do naçijmemto de Noso Senhor Jesu Cristo de mjll e qujnhemtos e xxb annos ao primeyro dja do mes de Majo em a vylla de Cascaes a porta das casas da morada de Fernam Rodrijuez fferreiro estammdo hj o mujto honrrado Joham Rodrijuez juijz hordenayro em a djta

⁷⁸⁶ Está sobrescrita ao numeral uma linha horizontal, indicando as milésimas.

⁷⁸⁷ Vd. supra, nota 1.

vylly peramte ele parreço hj mestrr Simão bombardeyrro da torre dell Rey nosso Senhor em a djta vylla e djse ao djto juijz que a ele lhe hera necesarrjo hum estromemto de certjdam de como estevarra(sic)⁷⁸⁸ na djta vylla e torre ho anno de mjll e qujnhemtoss e vjmte e quatro annos que lhe rrequerrja da parte do djto senhor que lho mandasse pasar e vjsto pello juijz ho rrequerrjmemto do djto mestrr Simão em como he verdade que elle esteve na djta vylla e torre ho djto anno de qujnhemtoss xxiiij annos todo lhe mamdou pasar ho presentte Ayrres Pjmtto(?) taballjam do pubrico e judycjall em a djta vylla e seu termo pello senhor Dom Pedro de Castro do Comselho dell Rey noso Senhor e vedor de sua Fazemda e senhor da djta vylla que este estromemto de certjdam espreu e nelle dou mjnha ffe como he verdade que o djto mestrrr Simão esteve na djta vylla e torre todo ho djto anno de mjll e qujnhemtoss e xxiiij haquj meu pubrico sinall ffiz que tal he

(SINAL DO TABELIÃO) pagou nada

Doc. 12 - 1525, Janeiro 23. Sintra(?). André Gonçalves (almoxarife de Sintra), António de Penhoranda (escrivão do almoxarifado de Sintra). Conhecimento de mestre Simão [de Paris], bombardeiro da torre de Cascais, em como recebeu de André Gonçalves, almoxarife de Sintra, quinze mil reais pelo serviço na dita vila.

ANTT, *Corpo Cronológico*, Pt. II, mç. 123, nº. 92, fl. 2.

Conheceo e confesou mestre Symãoo bonbardeiro da tore da villa de Quasqu<a>es rreceber d'Andre Gonçaluez almoxarife del Rey nosso Senhor em este almoxarifado desta villa de Syntra (SINAL DE CONFERIDO) quynze mill reaes que aquy tem asentados em este almoxarifado per padram os quaes sam do anno pasado de b^c xxiiij e porcanto o dito mestre Symãoo amostrou hum estormento de certydam dos juizes da dita villa de Quasquaes de como esta contynuadamente em a dita tore e serve o dito senhor de bonbardeiro o dito almoxarife lhe pagou os ditos quynze mill reaes os quaes quynze mill reaes ho dito mestre Symãoo rrecebeo do dito almoxarife presente mym Antonio de Penhoranda escpriuam do dito almoxarifado e por <ser> verdade lhe deu este ffe<i>to per mym e asynado per anbos aos xxiiij dias do mes de Janeiro de j⁷⁸⁹ b^c xxb anos .

|Mestre Simam

|Antonio de Penhoranda|

|de Parys

⁷⁸⁸ Leia-se “esteverra”.

⁷⁸⁹ Existe uma linha horizontal sobrescrita ao numeral, indicando as milésimas.

Fontes e Bibliografia

I. FONTES

1. Fontes manuscritas

1.1 Archivo General de Simancas [A.G.S.]

Secretarias Provinciales, libro n.º 1577.

1.2 Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais [A.H.S.C.M.C.]

AHSCMC/B/06/cx. 01-001; cx. 07-001.

1.3 Arquivo Histórico Municipal de Cascais [A.H.M.C.]

AHMC/AADL/CMC/B-A/005/001-cx.1.

1.4 Arquivo Histórico Ultramarino [A.H.U.]

Reino, cx. 2, pasta 27.

1.5 Arquivo Municipal de Lisboa [A.M.L.]

Chancelaria Régia, Livro II de D. João II; Livro de Festas.

Provimto de Saúde, Livro I de Provimto de Saúde.

1.6 Arquivo Nacional da Torre do Tombo [A.N.T.T.]

Chancelaria de D. Afonso V, livros 1, 2, 3, 5, 9, 10, 17, 18, 19, 25, 27, 31, 32.

Chancelaria de D. João II, livros 6, 15.

Chancelaria de D. Manuel I, livros 13, 28, 31, 34.

Corpo Cronológico, pt I, mçs. 31, n.º 40; 72, n.º 142; pt. II, mçs. 2, n.º 35; 91, n.º 63; 123, n.º 92.

2. Fontes impressas

2.1 Crónicas, descrições, relatos de viagens e cartas

A Conquista de Lisboa aos mouros. Relato de um Cruzado. Ed., trad. e notas por Aires A. Nascimento. Introd. por Maria João V. Branco, 2.^a ed., Lisboa, Vega, 2007.

ÁLVARES, Francisco, *Verdadeira Informação das Terras do Preste João das Índias*. Introd. e notas de Neves Águas, Mem Martins, Europa-América, 1989.

AZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*. Introd., actualização de texto e notas de Reis Brasil, [s.l.], Publicações Europa-América, [s.d.].

BARROS, João de, *Ásia de [...] Dos feitos que os Portugueses fizeram no Descobrimento e Conquista dos Mares e Terras do Oriente*, Primeira Década, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.

IDEM, *Chronica do Emperador Clarimundo, Donde os Reis de Portugal Descendem*. Quinta Impressão, t. III, Lisboa, Na Officina de João António da Silva, 1791.

BELEM, Jeronymo de, Frei, *Chronica Serafica da Santa Província dos Algarves [...]*, Lisboa, No Mosteiro de S. Vicente de Fora, 1758.

BRANDÃO, Francisco, Frei, *Monarquia Lusitana*. Introd. de A. da Silva Rego, notas de A. Dias Farinha e Eduardo dos Santos, parte quinta, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1976.

BRITO, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima*. Anot., comentada e acompanhada de um texto por António Sérgio, vol. II, [Lisboa], Sul, [s.d.].

Carta de Vila de Cascais de 1364. Estudo e transcrição de A. H. de Oliveira Marques, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1989.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Introd. e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. I, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1979.

COELHO, António Borges, *Portugal na Espanha Árabe*. Org. de [...], vol. I, Lisboa, Seara Nova, 1972.

COLOMBO, Cristóvão, *A Descoberta da América. Diário de Bordo da 1.ª Viagem 1492-1493*. Pref. de Luís de Albuquerque, Mem Martins, Publicações Europa América, [1990].

COLÓN, Hernando, *Historia del Almirante Don Cristóbal Colón*, [s.l.], Linkgua Ediciones, 2009.

CORREIA, Gaspar, *Lendas da Índia*. Introd. e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. I, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1975.

Crónica de Portugal de 1419. Ed. crítica com introdução e notas de Adelino de Almeida Calado, Aveiro, Universidade de Aveiro, 1998.

Crónica dos Cinco Reis de Portugal. Ed. diplomática e prólogo de A. de Magalhães Basto, vol. I., [Porto], Civilização, 1945.

Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal. Ed. crítica por Carlos da Silva Tarouca, vol. I, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1952.

D'OLIVEIRA, Nicolao, Frei, *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1804.

FARIA, Manoel Severim de, *Notícias de Portugal escritas por [...]*, Lisboa, Na Officina de António Isidoro da Fonseca, 1740.

FONSECA, Francisco da, Padre, *Evora Gloriosa [...]*, Roma, Na Officina Komarekiana, 1728.

GALVÃO, António, *Tratado dos Descobrimentos*. Min. anotada e comentada pelo visconde de Lagoa, com a colaboração de Elaine Sanceau, 4.^a ed., Porto, Livraria Civilização, 1987.

GALVÃO, Duarte, *Crónica de El-Rei D. Afonso Henriques*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995.

GARRET, Almeida, “A Nau Catrineta”, *Romanceiro*, vol. III, Lisboa, Editorial Estampa, 1983, pp. 95-97.

GÓIS, Damião de, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, 4 vols., Coimbra, Universidade de Coimbra, 1949-1955.

IDEM, *Crónica do Príncipe D. João*. Ed. crítica e comentada por Graça Almeida Rodrigues, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1977.

IDEM, *Descrição da Cidade de Lisboa*, 2.^a ed., trad. do texto latino, introdução e notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, Livros Horizonte, 2001.

GUEDES, Lívio da Costa, *Aspectos do Reino de Portugal nos Séculos XVI e XVII. A «Descrição» de Alexandre Massaii (1621). (II Tratado)*, sep. do Boletim do Arquivo Histórico Militar, vol. 58, Viseu, Arquivo Histórico Militar, Dez. de 1989, pp. 9-214.

HAWKAL, Ibn, *Configuracion del Mundo (Fragmentos alusivos al Magreb y España)*, Valência, Anubar, 1971.

História do Reino do Congo (Ms. 8080 da Biblioteca Nacional de Lisboa). Pref. e notas de António Brásio, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969.

História dos Mosteiros, Conventos e Casas Religiosas de Lisboa [...], t. I, Lisboa, Nas Oficinas da Gráfica Santelmo, 1950.

HOLANDA, António de, BENING, Simão, *A Genealogia do Infante Dom Fernando de Portugal*. Introd., notas, direcção artística e gráfica de Martim de Albuquerque e João Paulo de Abreu e Lima, Porto, Lisboa, Banco Borges & Irmão, 1984.

JUROMENHA, Visconde de, *Sintra Pinturesca, ou Memória Descritiva da Vila de Sintra, Colares e seus arredores*. Reimp. anastática da ed. original, Sintra, Câmara Municipal de Sintra, 1989-1990.

LA FOSSE, Eustache de, *Crónica de uma viagem à Costa da Mina no ano de 1480*. Prol. de Joaquim Montezuma de Carvalho. Trad. e adaptação do texto por Pedro Alvim, Lisboa, Vega, 1992.

LAS CASAS, Bartolome de, *História de las Índias*. Ed., prólogo, notas y cronología de André Saint-Lu, t. I, Caracas, Biblioteca Ayacucho, [1986].

LEÃO, Duarte Nunes de, “Crónica, e Vida del Rey D. Affonso o V [...]”, *Crónicas dos Reis de Portugal*. Introd. e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1975.

LOPES, Fernão, *Crónica de D. Fernando*, 2.^a ed., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2004.

IDEM, *Crónica de D. João I*. Com uma introd. por Humberto Baquero Moreno e um pref. por António Sérgio, vol. I, [Porto], Livraria Civilização, 1991.

MAQUIAVEL, Nicolau, *O Príncipe*. Introd. de José António Barreiros, Lisboa, Editorial Presença, 2008.

MORAIS, Cristóvão Alão de, *Pedatura Lusitana (Nobiliário de Famílias de Portugal)*, t. II, vol. II, Porto, Livraria Fernando Machado, [s.d].

OLIVEIRA, Fernando, Padre, *Arte da Guerra no Mar. Estratégia e Guerra Naval no Tempo dos Descobrimentos*. Com um estudo introdutório de António Silva Ribeiro, Lisboa, Edições 70, 2008.

PINA, Rui de, “Chronica do Senhor Rey D. Affonso V”, *Crónicas de [...]*. Introd. e revisão de Mário Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1977.

IDEM, *Crónica de D. Duarte*. Ed. organizada por António Borges Coelho, Lisboa, Editorial Presença, [1966].

IDEM, *Crónica de D. João II*, Lisboa, Alfa, 1989.

RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*. Pref. de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973.

RODRIGUES, Bernardo, *Anais de Arzila. Crónica Inédita do Século XVI por [...]*. Dir. de David Lopes, t. I – (1508-1525), Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1915.

ROLDÁN CASTRO, Fátima, *El Occidente de Al- Andalus en el Atar al-bilad de al-Qazwīnī*, Sevilla, Ediciones Alfar, 1990.

SANTANNA, Joseph Pereira de, Frei, *Chronica dos Carmelitas da Antiga, e Regular Observancia Nestes Reynos de Portugal, Algarves, e seus Domínios*, t. II, Lisboa, Na Officina dos Herdeiros de António Pedrozo Galram, 1751.

S^{ta}. MARIA, Agostinho de, Frei, *Santuário Mariano*, 2.^a ed., 1.^o liv., Lisboa, Miscelânea, 1933.

SOARES, Pero Roiz, *Memorial de [...]*. Leit. e revisão de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953.

SOUSA, António Caetano de, *Memorias Historicas e Genealogicas dos Grandes de Portugal [...]*, Lisboa, Na Regia Officina Sylviana e da Academia Real, 1755.

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente, *Derrotero de las costas España en el Océano Atlântico, y de las islas Azores ó terceras, para inteligencia y uso de las cartas esféricas [...]*, Madrid, Por la viuda de Ibarra, Hijos y Compañia, 1789.

VASCONCELOS, Basílio de, *Itinerário do Dr. Jerónimo Munzer (excertos)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*. Pref. e actualização de textos de Carlos Miranda, Lisboa, Editorial Escol, [s.d.].

IDEM, *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*. Ed. diplomática de Larry King, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1978.

IDEM, *Crónica do Conde D. Pedro de Meneses*. Ed. e estudo [de] Maria Teresa Brocardo, [Lisboa], Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1997.

2.2 Colecções de documentos

Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo Acerca das Navegações e Conquistas Portuguesas [...], Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.

As Gavetas da Torre do Tombo, vol. X, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974.

AZEVEDO, Pedro de, *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, 2 tomos, Lisboa, Coimbra, Academia das Ciências de Lisboa, Imprensa da Universidade, 1915-1934.

BASTO, Artur de Magalhães, *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I e do Arquivo Municipal do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1940.

IDEM, “*Vereações*”. *Anos de 1390-1395. O mais antigo dos Livros de Vereações do Município do Porto existentes no seu Arquivo*. Coment. e notas de [...], Porto, Câmara Municipal do Porto, 1937.

Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367), Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984.

Chancelarias Portuguesas. D. Duarte. Org. e revisão geral por João José Alves Dias, 3 vols., Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998-2002.

Chancelarias Portuguesas. D. João I. Org. e revisão geral por João José Alves Dias, 4 vols., Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 2004-2006.

CHAVES, Álvaro Lopes de, *Livro de Apontamentos (1438-1489). Códice 443 da Coleção Pombalina da B.N.L.* Introd. e transcrição de Anastásia Mestrinho Salgado e Abílio José Salgado, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984.

COELHO, António Borges, *Portugal na Espanha Árabe.* Org., prólogo e notas de [...], vol. I, [Lisboa], Seara Nova, 1972.

Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383). Dir. por A. H. de Oliveira Marques, vol. II, Lisboa, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.

Cortes Portuguesas. Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498). Org. e rev. geral de João José Alves Dias, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 2002.

COSTA, José Pereira da, *Vereações da Câmara Municipal do Funchal. Século XV*, [Funchal], Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995.

Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa. Livro de Reis, 8 vols., Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1957-1964.

ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, CISNEROS AMESTOY, Concepción de, MARTINEZ LAHIDALGA, Adela, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Vizcaya (1475-1477)*, [vol.] 113, Donostia, Eusko Ikaskuntza, D.L., 2002.

História Florestal, Aquícola e Cinegética. Colectânea de Documentos existentes na Torre do Tombo. Chancelarias Reais, vol. I – (1208-1483), Lisboa, Ministério da Agricultura e Pescas, Direcção-Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, 1980.

MARQUES, João Martins da Silva, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História.* Pub. e pref. por [...], 3 vols., Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988.

Monumenta Henricina, 15 vols., Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974.

OLIVEIRA, Eduardo Freire de, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, 1ª parte, Lisboa, Typographia Universal, 1882.

Ordenações Afonsinas. Nota de apres. de Mário Júlio de Almeida Costa. Nota text. de Eduardo Borges Nunes, liv. I, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.

PERES, Damião, *O Livro de Recebimentos de 1470 da Chancelaria da Câmara*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1974.

Portugaliae Monumenta Africana, vols. I-II, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993.

SANTARÉM, Visconde de, *Quadro Elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal, com as diversas potências do mundo, desde o principio da morchia portuguesa até aos nossos dias*, t. I, Pariz, Em Casa de J.P. Aillaud, 1842.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495)*. Pref., compilação e notas por [...], Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1993.

SILVA, Jaime D'Oliveira Lobo e, *Anais da Vila da Ericeira. Registo cronológico de acontecimentos referentes à mesma vila, desde 1229 até 1943*, 3ª ed., Mafra, Câmara Municipal de Mafra, 2002.

3. Fontes cartográficas

3.1 Instituto Geográfico e Cadastral

Carta Corográfica de Portugal na Escala 1:50 000, 34-A, Sintra, M 7810, ed. 3 – IGCP, 1991.

3.2 Instituto Português de Cartografia e Cadastro

Carta Corográfica de Portugal na Escala 1:50 000, 34-C, Cascais, M 7810, ed. 2 – IPCC, 1994.

4. Fontes iconográficas

4.1 Institut Cartogràfic de Catalunya

Cascale Lusitaniae opp. Bethелеem.

II. BIBLIOGRAFIA

1. Bibliografia geral

1.1 Obras de referência

ALVES, José da Felicidade, “Sítio de Belém”, *Dicionário da História de Lisboa*. Dir. de Francisco Santana e Eduardo Sucena, Lisboa, Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 153-154.

CARDOSO, Guilherme, CABRAL, João, “Cronologia da Época dos Descobrimentos”, *Um Olhar Sobre Cascais Através do seu Património*, vol. III – Cascais na Época dos

Descobrimentos, Cascais, Associação Cultural de Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1989, pp. 25-51.

CARDOSO, Luiz, Padre, “Cascaes”, *Diccionario Geografico, ou Noticia Historica de todas as Cidades, Villas, Lugares, e Aldeas, Rios, Ribeiras, e Serras dos Reynos de Portugal, e Algarve, com todas as cousas raras, que nelles se encontraõ, assim antigas, como modernas [...]*, Lisboa, Na Regia Officina Sylviana, e da Academia Real, 1751, pp. 500-502.

CASTELO-BRANCO, Fernando, “Evolução do Litoral português”, *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. II, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 789-793.

DOMINGUES, Ângela, “Lisboa 1.”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de Francisco Contente Domingues, vol. II, [Lisboa], Círculo de Leitores, Caminho, 1994, pp. 598-605.

DOMINGUES, Francisco Contente, “Tonel”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de [...], vol. II, [Lisboa], Círculo de Leitores, Caminho, 1994, p. 1039.

ESPARTEIRO, António Marques, Comandante, “Papa-figos”, *Dicionário Ilustrado de Marinha*, 2.^a ed., revista e actualizada pelo Comandante J. Martins e Silva, Lisboa, Clássica Editora, 2001, p. 409.

FERREIRA, Maria Emília Cordeiro, “Pirataria (curso)”, *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. III, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 397-401.

GODINHO, Vitorino Magalhães, “Complexo histórico-geográfico”, *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 644-649.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa, “Curso e pirataria nos Descobrimentos”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de Francisco Contente Domingues, vol. I, [Lisboa], Círculo de Leitores, Caminho, 1994, pp. 296-301.

HEERS, Jacques, “Relações com Veneza”, *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. IV, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 268-269.

LEITÃO, Humberto, Comandante, “Papafigos”, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Com a colaboração do Comandante José Vicente Lopes, 2.^a ed., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974, p. 392.

LISBOA, João Luís, “Açores”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de Francisco Contente Domingues, vol. I, [Lisboa], Círculo de Leitores, Caminho, 1994, pp. 13-15.

IDEM, “Feitoria de Bruges”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de Francisco Contente Domingues, vol. I, [Lisboa], Círculo de Leitores, Caminho, 1994, pp. 145-146.

MACHADO, José Pedro, “Porto”, *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa com a mais Antiga Documentação Escrita e Conhecida de muitos dos Vocábulos Estudados*, 3.^a ed., vol. IV, Lisboa, Livros Horizonte, 1977, p. 406.

MARQUES, A. H. de Oliveira, DIAS, João José Alves, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2003.

MARQUES, A. H. de Oliveira, “Cascais”, *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas (Séculos XII-XV)*. Org. de [...], Iria Gonçalves e Amélia Aguiar Andrade, vol. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa 1990, pp. 47-49.

IDEM, “Pesos e medidas”, *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. III, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 369-374.

PEREIRA, José António Rodrigues, “Urca”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de [...], vol. II, [Lisboa], Círculo de Leitores, Caminho, 1994, p. 1054.

RADULET, Carmen, “Relações de Portugal com Florença”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Dir. de Luís de Albuquerque. Coord. de [...], vol. I, [Lisboa], Círculo de Leitores, Caminho, 1994, pp. 429-430.

SILVA, António de Moraes, “Besteiro”, *Diccionario da Língua Portuguesa [...]*, 4.^a ed., reformada, emendada e muito accrescentada [...], correcta e enriquecida de grande numero de artigos novos [...] por Theotonio José de Oliveira Velho, t. I, Lisboa, Na Impressão Regia, 1831, p. 274.

TORRES, Ruy d’Abreu, “Dízima”, *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 840-842.

VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de, Frei, “Porto”, *Elucidário das Palavras, Termos e Frases que em Portugal Antigamente se Usaram [...]*, 2.^a ed., rev., correcta e copiosamente addicionada de novos vocábulos [...], t. I, Lisboa, Em Casa do Editor A. J. Fernandes Lopes, 1865, p. 156.

1.2 Referências electrónicas

<http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id018id1321&sum=sim> [consultado a 5/07/2012].

<http://web.letras.up.pt/hisportos/default.asp> [consultado a 5/07/2012].

http://www2.dbd.pucrio.br/pergamum/tesesabertas/0412254_06_Indice.html [consultado a 20/08/2012].

<http://ww3.fl.ul.pt/DHM/DHM/page3/page29/page29.html> [consultado a 22/06/2012].

<http://www.almadan.publ.pt/15ADENDAXV.pdf> [consultado a 03/12/2011].

<http://www.cabinda.net/Cabinda5.html> [consultado a 03/04/2011].

<http://www.cepese.pt/portal/investigacao/workingpapers/populacao-eprospectiva/portugal-nos-seculos-xvi-e-xvii.-vicissitudes-da-dinamicademografica/Portugal-nos-seculos-XVI-e-XVII-Vicissitudes-da.pdf> [consultado a 15/07/2012].

<http://www.icc.cat/> [consultado a 14/09/2012].

<http://www.museuarqueologicodeodrinhas.pt/escavacoes/1/alto-da-vigia.html> [consultado a 25/10/2011].

<http://www.scmc.pt/gca/?id=88> [consultado a 8/09/2012].

1.3 Obras gerais

ALMEIDA, Fortunato de, *História de Portugal*, t. II – *Desde a aclamação de D. João I (1385) até à morte do Cardeal D. Henrique (1580)*, Coimbra, Edição do Autor, 1923.

BARROS, Henrique da Gama, *Historia da Administração Publica em Portugal nos seculos XII a XV*, 2.^a ed. dirigida por Torquato de Sousa Soares, 11 tms., Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1945-1954.

BEBIANO, Rui, “A Arte da Guerra. Estratégia e Tática”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. II. Coord. de António Manuel Hespanha, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp. 112-195.

BRAGA, Paulo Drumond, “A Expansão no Norte de África”, in *Nova História da Expansão Quatrocentista*. Dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. II – *A Expansão Quatrocentista*. Coord. de A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, pp. 237-357.

COSTA, Leonor Freire, LAINS, Pedro, MIRANDA, Susana Münch, *História Económica de Portugal. 1143-2010*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2011.

DIAS, João José Alves, “A População”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. V – *Portugal. Do Renascimento à Crise Dinástica*. Coord. de [...], Lisboa, Editorial Presença, 1998, pp. 11-52.

DUARTE, Luís Miguel, “1449-1495: o Triunfo da Pólvora”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. I. Coord. de José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 347-391.

IDEM, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. I. Coord. de José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 290-346.

IDEM, “África”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. I. Coord. de José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 392-441.

LA RONCIERE, Charles de, *Histoire de la Marine Française*, [t.] II – *La Guerre de Cent Ans. Révolution Maritime*, Paris, Plon-Nourrit, 1900.

MONTEIRO, João Gouveia, “Castelos e Armamento”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. I. Coord. de José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 164-191.

IDEM, “Organização e formação militares”, in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. I. Coord. de José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 192-215.

MAGALHÃES, Joaquim Romero de, “Articulações Inter-Regionais e Economias-Mundo”, in *História da Expansão Portuguesa*. Dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I – *A Formação do Império (1415-1570)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, pp. 308-337.

MARQUES, A. H de Oliveira, “A Arte da Guerra”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. IV – *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 335-364.

IDEM, “A Base Demográfica e Tecnológica”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. IV – *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 15-75.

IDEM, “A Circulação e a Distribuição dos Produtos”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. IV – *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 123-180.

IDEM, “O «Portugal» Islâmico”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. II – *Portugal das Invasões Germânicas à Reconquista*, Lisboa, Editorial Presença, 1993, pp. 121-249.

IDEM, “Os Grupos Sociais”, in *Nova História de Portugal*. Dir. de Joel Serrão e [...], vol. IV – *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 220-278.

MOREIRA, Rafael, “Cultura material e visual”, in *História da Expansão Portuguesa*. Dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I – *A Formação do Império (1415-1570)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, pp. 455-486.

PERES, Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 4.^a ed., Porto, Vertente, 1992.

RIBEIRO, Victor, *História da Beneficência Pública em Portugal*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1907.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, “História política, diplomática e militar”, in *História de Portugal*, 8.^a ed., vol. II – *A Formação do Estado Moderno (1415-1495)*, [s.l.], Editorial Verbo, 1996, pp. 11-118.

SILVA, Manuela Santos, “As Cidades (séculos XII-XV)”, in *História de Portugal. Dos Tempos Pré- Históricos aos nossos dias*. Dir. por João Medina, vol. III – *Portugal Medieval*, Lisboa, Ediclube, 1993, pp. 249-312.

2. Bibliografia específica

2.1 Obras específicas

ALARCÃO, Jorge, *O Domínio Romano em Portugal*, 4.^a ed., Mem Martins, Publicações Europa-América, 2002.

IDEM, *Portugal Romano*, 3.^a ed., rev., [Lisboa], Verbo, 1983.

ALBUQUERQUE, Ruy, *As Represálias. Estudo de História do Direito Português (sécs. XV e XV)*, 2 vols., Lisboa, [s.n.], 1972.

ALEGRIA, Maria Fernanda, DIAS, Maria Helena, “Quatro Séculos de Imagens do Litoral Português. A Região de Lisboa na Cartografia Náutica Nacional e Estrangeira”, *Revista Stvdia*, n.º 56/57, Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 2000, pp. 61-96.

ANDRADE, Amélia Aguiar, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal medieval: o caso da fachada atlântica”, *Ciudades y villas portuarias del Atlântico en La Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo-Actas*.

- Org. de Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzáno Telechea, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, pp. 57-89.
- IDEM, “A Importância da Linha Costeira na estruturação do Reino Medieval Português. Algumas reflexões”, *História. Instituciones. Documentos*, nº. 35, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2008, pp. 9-24.
- ANDRADE, Amélia Aguiar, SILVEIRA, Ana Cláudia, “Les aires portuaires de la péninsule de Setúbal à la fin du Moyen Âge: l'exemple du port de Setúbal”, *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIe siècles). Actes du séminaire d'histoire économique et maritime tenu à l'université de La Rochelle le 24 juin 2005*. Org. de Michel Bochaca e Jean-Luc Sarrazin, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007, pp. 147-165.
- AGUIAR, António de, *A Genealogia Iluminada do Infante Dom Fernando por António de Holanda e Simão Bening*, Lisboa, [s.n.], 1962.
- AMÂNDIO, Bernardino, *Mareantes dos Portos Marítimos da Província do Minho*, Viana do Castelo, Amigos do Mar, 1998.
- ANDRADE, Ferreira de, *A Vila de Cascais e o Terremoto de 1755*, 2.º ed., Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1964, [1.ª ed., 1956].
- IDEM, *Cascais – Vila da Corte. Oito Séculos de História*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1964.
- IDEM, *Monografia de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1969.
- ANDRADE, Manuel Correia de Oliveira, *Tordesilhas. Um marco Geopolítico*, Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 1997.
- ANTUNES, Cátia, “Population Growth, Infrastructural Development and Economic Growth: Amsterdam and Lisbon in the 17th Century – A Comparison”, *European Seaport Systems in the Early Modern Age. A Comparative Approach. International Workshop (Porto, FLUP, 21/22 October 2005)*. Coord. de Amélia Polónia e Helena Osswald, Porto, Instituto de História Moderna, Universidade do Porto, 2007, pp. 115-131.
- ARAÚJO, Julieta, *Portugal e Castela na Idade Média*, Lisboa, Edições Colibri, 2009.
- ARAÚJO, Maria da Assunção, “A Evolução do Litoral em Tempos Históricos”, *O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI-XVIII). Um ponto da situação historiográfica*, Porto, Instituto de História Moderna, Centro Leonardo Coimbra, 2002, pp. 73-91.

- ARMITAGE, David, “The Varieties of Atlantic History”, in *Major Problems in Atlantic History. Documents and Essays*. Ed. by Alison Games and Adam Rothman, Boston, New York, Houghton Mifflin Company, 2008, pp. 16-23.
- IDEM, “Three Concepts of Atlantic History”, in *The British Atlantic World, 1500-1800*. Ed. by [...] and Michael J. Braddick, New York, Palgrave, 2002, pp. 11-27.
- ARNAUT, Salvador Dias, *A Batalha de Trancoso*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1947.
- IDEM, *A Crise Nacional dos Fins do Século XIV, I – A Sucessão de D. Fernando*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1960.
- ARRUDA, Ana Margarida, *Los Fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.C.)*, Barcelona, Universidad Pompeu Fabra de Barcelona, 2002.
- ARRUDA, Ana Margarida, VILAÇA, Raquel, “O Mar Grego-Romano antes de Gregos e Romanos: perspectivas a partir do Ocidente Peninsular”, *Mar Greco-Latino*. Coord. por Francisco de Oliveira, Pascal Thiery e Raquel Vilaça, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006, pp. 31-58.
- AZEVEDO, José Alfredo da Costa, *Velharias de Sintra*, [vol.] IV, Sintra, Câmara Municipal de Sintra, 1982.
- AZEVEDO, Pedro de, “Uma esquadra de Carlos V no porto de Cascaes em 1524”, *Revista de História*, n.º 4, Lisboa, Livraria Clássica Editora, Out-Dez. de 1912, pp. 246-249.
- AZUAR, R., “El ribât en al-Andalus: espacio y función”, *Ilu. Revista de Ciencias de las Religiones. Anejos*, X, 2004, pp. 23-38.
- BARATA, Filipe Themudo, *Navegação, Comércio e Relações Políticas: Os Portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, [Lisboa], Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1998.
- IDEM, “Resumo de Documentos de Arquivos de Espanha e Itália”, http://www.cidehus.uevora.pt/textos/fontesul/fsul_resumos_doc.pdf [consultado a 22/06/2012].
- BARROS, Amândio, “A preparação das Armadas no Portugal de Finais da Idade Média”, *Revista da Faculdade de Letras*, II sér., vol. VII, Porto, Faculdade de Letras, 1990, pp. 101-131.

IDEM, *Porto. A Construção de um Espaço Marítimo nos Alvares dos Tempos Modernos*. Dissertação de Doutoramento em História Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2 vols., Porto, 2004. Exemplar policopiado.

BLOT, Maria Luísa, *Os Portos na Origem dos Centros Urbanos. Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Flúvio-marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, 2003.

BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira, BARROS, Maria de Fátima Rombouts de, RAMALHO, Margarida de Magalhães, *As Fortificações Marítimas da Costa de Cascais*, Cascais, Quetzal, 2001.

BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira, “Cascais no sistema defensivo do porto de Lisboa”, *Monumentos. Cidades. Património. Reabilitação*, n.º 31, Lisboa, Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Abr. de 2011, pp. 24-33.

BOLÉO, José de Oliveira, *Sintra e seu termo (Estudo Geográfico)*, Lisboa, Minerva, 1940.

BONVALOT, Maria Teresa, *Cascais, janela da Europa*, Cascais, Sopa de Letras, 2002.

BORGES, Marco Oliveira, “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais durante o Ġarb al-Ġandalus. I – Em torno do Porto de Colares”, *História. Revista da FLUP*, IV sér., vol. II, Porto, Faculdade de Letras, 2012 (no prelo).

IDEM, “Brito Rebelo”, *Dicionário de Historiadores Portugueses. Da Academia Real das Ciências ao final do Estado Novo*. Coord. de Sérgio Campos Matos, http://dichp.bnportugal.pt/historiadores/historiadores_rebelo.htm [consultado a 22/06/2012].

IDEM, “D. Álvaro de Castro”, *Dicionário de História Marítima*. Dir. de Francisco Contente Domingues, Jorge Moreira da Silva e Tiago Machado de Castro, 2011, <http://ww3.fl.ul.pt/DHM/DHM/page3/page29/page29.html> [consultado a 22/06/2012].

BOXER, Charles, *O Império Marítimo Português. 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992.

BRAGA, Paulo Drumond, *Setúbal Medieval (Séculos XIII a XV)*. Apresent. de A. H. de Oliveira Marques, Setúbal, Câmara Municipal de Setúbal, 1998.

BRAUDEL, Fernand, “A Longa Duração”, *História e Ciências Sociais*, 6.ª ed., Lisboa, Editorial Presença, 1990, pp. 7-39.

IDEM, *A Dinâmica do Capitalismo*. Trad. de Carlos da Veiga Ferreira, Lisboa, Teorema, 1985.

IDEM, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*, 2ª ed., 2 vols., Lisboa, Dom Quixote, 1995.

CABRAL, João, CARDOSO, Guilherme, “Escavações arqueológicas junto à torre-porta do Castelo de Cascais”, *Arquivo Cultural de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 12, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1996, pp. 127-145.

CAETANO, Maria Teresa, *Colares*, Sintra, Câmara Municipal de Sintra, 2000.

CALLIXTO, Carlos, “A Praça de Cascais e as Fortificações suas dependentes”, *Revista Militar*, n.º 5, Lisboa, Maio de 1978, pp. 321-343.

CARDOSO, Guilherme, “As cetárias da área urbana de Cascais”, *Setúbal Arqueológica*, vol. 13, Setúbal, Junta Distrital de Setúbal, 2006, pp. 145-150.

IDEM, *Carta Arqueológica do Concelho de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1991.

IDEM, “Escavações eventuais na vila de Cascais”, *Trabalhos de Arqueologia. I Encontro Nacional de Arqueologia Urbana. Setúbal – 24 a 26 de Maio de 1985*, Lisboa, Instituto Português do Património Cultural, 1986, pp. 49-53.

IDEM, “Guilherme Cardoso fala da Sondagem Arqueológica no antigo Edifício das Finanças”, *Jornal da Costa do Sol*, ano XXIV, n.º 1015, Cascais, J. M. Freitas, 15 de Out. de 1987, p. 9.

IDEM, “Rescaldo das Cheias. Observações arqueológicas (IV)”, *Jornal da Costa do Sol*, ano XXI, n.º 886, Cascais, J. M. Freitas, 24 de Maio de 1984, p. 6.

CARDOSO, Guilherme, D’ENCARNAÇÃO, José, *Para uma História da Água no Concelho de Cascais*, Cascais, Serviços Municipalizados de Água e Saneamento, 1995.

IDEM, “Sondagem no Espigão das Ruivas (Alcabideche, Cascais)”, *Al-Madan*, II sér., n.º 2, Jul. de 1993, p. 150.

CARREIRA, José Nunes, *Do Preste João às Ruínas da Babilónia. Viajantes Portugueses na Rota das Civilizações Orientais*, Lisboa, Editorial Comunicação, 1980.

CARVALHO, Andreia Martins de, *Nuno da Cunha e os capitães da Índia (1529-1538)*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2006. Exemplar policopiado.

CARVALHO, António e FREIRE, Jorge, “Âncora de pedra recolhida ao largo da Guia (Cascais)”, *Al-Madan*, II sér., 15, Dez. 2007, <http://www.almadan.publ.pt/15ADENDAXV.pdf> [consultado a 03/12/2011].

IDEM, “Cascais y la Ruta del Atlántico. El establecimiento de un puerto de abrigo en la costa de Cascais. Una primera propuesta”, *Roma y las Províncias: modelo y difusión. XI Coloquio Internacional de Arte Romano Provincial*, vol. II, Badajoz, Consejería de Cultura y Turismo, 2011, pp. 727-738.

CARVALHO, António Rafael, “A actividade marítima de Qasr al-Fath/Alcácer do Sal, no Alentejo litoral (1191-1217): pirataria ou yhiad marítima contra o reino de Portugal?”, *Actas do 2º Encontro de História do Alentejo Litoral. 28 e 29 de Novembro de 2009*. Coord. de Isabel Silva, João Madeira, Sofia Ferreira, Sines, Centro Cultural Emmerico Nunes, 2010, pp. 80-94.

CARVALHO, José dos Santos, *Iconografia e Simbólica do Político de São Vicente de Fora*, Lisboa, Edição do Autor, 1965.

CARVALHO, Sérgio Luís de, *A Vila de Sintra nos Séculos XIV e XV*. Dissertação de Mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1988. Exemplar policopiado.

CASTELLO-BRANCO, Fernando, *Cascais nos inícios do seu Municipalismo e na Crise de 1383*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1972.

CASTELLO BRANCO, Teresa Schedel de, *Os Painéis de S. Vicente de Fora. As Chaves do Mistério*, Lisboa, Quetzal Editores, 1994.

CASTILHO, Júlio de, *A Ribeira de Lisboa. Descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*. 2ª ed., revista e ampliada pelo autor e com anotações de Luiz Pastor de Macedo, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1940.

CASTRO, Tiago Machado de, *Bombardeiros na Índia. Os Homens e as Artes da artilharia Portuguesa (1498-1557)*. Dissertação de Mestrado em História Marítima apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011. Exemplar policopiado.

CAVACO, Hugo Reinaldo Salvador, *A Dinâmica Portuária e Aduaneira do Levante Algarvio na 2ª Metade do Século XVIII*. Tese de Mestrado em História Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2 vols., Lisboa, 1996. Exemplar policopiado.

CID, Pedro Inglez, *A Torre de S. Sebastião da Caparica e a arquitectura militar no tempo de D. João II*, Lisboa, Edições Colibri, 2007.

COELHO, António Borges, “Concelhos Medievais Portugueses”, *Rumos e Escrita da História. Estudos em homenagem a A. A. Marques de Almeida*. Coord. de Maria de Fátima Reis, Lisboa, Edições Colibri, 2006, pp. 45-55.

- IDEM, *Questionar a História*, vol. II – *Clérigos, mercadores, «judeus» e fidalgos*, Lisboa, Caminho, 1994.
- COELHO, Catarina, “A ocupação islâmica do Castelo dos Mouros (Sintra): interpretação comparada”, *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 3, n.º 1, 2000, pp. 207-225.
- IDEM, “O Castelo dos Mouros (Sintra)”, *Mil Anos de Fortificações na Península e no Magreb (500-1500). Actas do Simpósio Internacional sobre Castelos*. Coord. de Isabel Cristina Ferreira Fernandes, Lisboa, Edições Colibri, 2002, pp. 389-395.
- COELHO, Maria Helena da Cruz, “O Portugal Quatrocentista – Um Reino de onde partiram povoadores para os Açores”, *Revista Portuguesa de História*, t. XXXI, vol. I, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social, 1996, pp. 99-130.
- CORREIA, Fernando da Silva, *Estudos sobre a História da Assistência. Origens e Formação das Misericórdias Portuguesas*, Lisboa, Henrique Torres, 1944.
- CORTESÃO, Jaime, *Os Descobrimentos Portugueses*, 3 vols., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1990.
- IDEM, *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*. Pref. de Vitorino Magalhães Godinho, 4.ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1984.
- IDEM, *Portugal a Terra e o Homem*, 3ª ed., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995.
- COSTA, António José Pereira da, *Cidadela de Cascais (pedras, homens e armas)*. Pref. de Rui Carita, Lisboa, Estado-Maior do Exército, Direcção de Documentação e História Militar, 2003.
- COSTA, Francisco, *O Foral de Sintra (1154), sua originalidade e sua expressão comunitária*, Sintra, Câmara Municipal de Sintra, 1976.
- CRUZ, Abel dos Santos, “A Guerra naval no «Mediterrâneo Atlântico» (1415-1437): relatos do corso português no texto literário de Gomes Eanes de Zurara”, *Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, vol. I, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2006, pp. 35-58.
- IDEM, *A Nobreza Portuguesa em Marrocos no Século XV (1415-1464)*. Dissertação de Mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de Letras do Porto, Porto, 1995. Exemplar policopiado.

- IDEM, “As Almogaverias em Marrocos”, *Actas do VI Colóquio de História Militar. Portugal na História Militar*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1995, pp. 113-126.
- IDEM, “O Rei e a Lança: História de uma campanha militar no Magrebe Ocidental (1463-1464)”, *Actas do IX Colóquio de História Militar. Os Militares na Sociedade Portuguesa*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1999, pp. 75-92.
- CRUZ, Frederico, “Pequena história dos faróis portugueses”, *Boletim da Pesca*, n.º 18, Lisboa, Sociedade Industrial de Tipografia, Mar. de 1948, pp. 63-70.
- CRUZ, Maria Leonor García da, *A Governação de D. João III: A Fazenda Real e os seus Vedores*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2001.
- CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Subsídios para o estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia*, sep. da *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, t. XX, 2.ª sér., n.º 1, Lisboa, 1954, pp. 5-74.
- D’ENCARNAÇÃO, José, *Cascais, paisagem com pessoas dentro*, Cascais, Associação Cultural de Cascais, 2011.
- IDEM, “Um Elogio Político: Cascais visto por Frei Nicolau de Oliveira”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 6, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1987, pp. 85-97.
- DIAS, João J. Alves, “Cascais e o seu termo na primeira metade do século XVI – aspectos demográficos”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 6, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1987, pp. 67-71.
- IDEM, “Lisboa Medieval na Iconografia do século XVI”, *Ensaio de História Moderna*, Lisboa, Editorial Presença, 1988, pp. 117-128.
- IDEM, “Para a História da iconografia de Cascais”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 11, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1992-94, pp. 95-99.
- DOMINGUES, José D. Garcia, *Conceito e Limites do Ocidente Extremo do Andaluz nos Geógrafos, Historiadores e Antologistas árabes*, sep. de *Atti del III Congresso di Studi Arabi e Islamici (Ravello 1966)*, Napoli, 1967, pp. 331-347.
- IDEM, *O Garb Extremo do Andaluz e «Bortuqal» nos Historiadores e Geógrafos Árabes*, sep. do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Jul-Dez 1960, pp. 327-362.
- DUARTE, Luís Miguel, “Crimes do Mar e Justiças da Terra”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, II sér., vol. VIII, Porto, Faculdade de Letras, 1991, pp. 43-73.

- IDEM, *D. Duarte. Requiem por um rei triste*, Rio de Mouro, Temas & Debates, 2007.
- IDEM, *Justiça e Criminalidade no Portugal Medieval (1459-1481)*. Dissertação de Doutoramento em História da Idade Média apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. II, Porto, 1993. Exemplar policopiado.
- DUARTE, Luís Miguel, PIZARRO, José Augusto P. de Sotto Mayor, “Os forçados das galés (os barcos de João da Silva e Gonçalo Falcão na conquista de Arzila em 1471”, *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época. Actas*, vol. II – *Navegações na segunda metade do século XV*, Porto, Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 313-328.
- FABIÃO, Carlos, “A Dimensão Atlântica da Lusitânia: Periferia ou Charneira no Império Romano?”, *Lusitânia Romana. Entre o Mito e a Realidade. Actas da VI Mesa Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2009, pp. 53-74.
- FARINHA, António Dias, *Portugal e Marrocos no Século XV*. Dissertação de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. I, Lisboa, 1990. Exemplar policopiado.
- IDEM, “Prólogo”, in *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*. Org. de Francisco Contente Domingues e Jorge Semedo de Matos. Pról. de [...], Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 9-11.
- FARINHA, Nuno, CORREIA, Fernando, *Mar de Cascais. Ilustrações de Vida Marinha*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2005.
- FERNANDES, Isabel Cristina Ferreira, “Aspectos da Litoralidade do Gharb al-Andalus. Os Portos do Baixo Tejo e do Baixo Sado”, *Arqueologia Medieval*, n.º 9, Porto, Edições Afrontamento, 2005, pp. 47-60.
- FERRO, Maria José Pimenta, *Os Judeus em Portugal no Século XIV*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1970.
- FERREIRA, Ana Maria Pereira, *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983.
- IDEM, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Cascais, Patrimónia Histórica, 1995.
- FONSECA, António Belard da, *O Mistério dos Painéis*, 2.ª ed., Lisboa, [s.n.], 1963.
- FONSECA, Luís Adão da, *D. João II*, [Lisboa], Círculo de Leitores, 2005.

- IDEM, *Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico. Século XIV-século XVI*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- FONSECA, Quirino da, *Os Portugueses no Mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*. Pref. de Henrique Lopes de Mendonça, 2.^a ed., Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 1989.
- FREIRE, Anselmo Braamcamp, *Brasões da Sala de Sintra*. Apres. e apêndices de Luís Bívar Guerra, [vol.] I, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996.
- IDEM, *Expedições e Armadas nos anos de 1488 e 1489*, Lisboa, Livraria Ferin, 1915.
- IDEM, “Maria Brandoa. A do Crisfal”, *Arquivo Historico Portuguez*, vol. VI, Lisboa, Of. Tip. – Calçada do Cabra, 1908, pp. 293-442.
- IDEM, “Os Cadernos dos Assentamentos”, *Arquivo Historico Portuguez*, vol. X, Lisboa, [s.n.], 1916, pp. 60-208.
- GASPAR, Jorge, “A cidade portuguesa na Idade Média. Aspectos da estrutura física e desenvolvimento funcional”, *La Ciudad Hispanica Durante Los Siglos XIII al XVI*, vol. I, Madrid, Universidad Complutense, 1985, pp. 133-147.
- GASPAR, Maria Teresa Rabaça, *A Circulação de Cereais entre Portugal e o Norte de África no século XV*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1997. Exemplar policopiado.
- GODINHO, Helena Campos, MACEDO, Silvana Costa, PEREIRA, Teresa Marçal, “Levantamento do Património do Concelho de Cascais”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 9, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1990, pp. 87-195.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, “A evolução dos complexos histórico-geográficos”, *Ensaio*, 2.^a ed., correcta e ampliada, vol. II, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1978, pp. 19-28.
- IDEM, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, 3.^a ed., Lisboa, Dom Quixote, 2008.
- IDEM, “A ideia de descobrimento e os descobrimentos e expansão”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXX, Lisboa, Out.-Dez. de 1990, pp. 627-642.
- IDEM, *Mito e Mercadoria, Utopia e prática de Navegar. Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990.
- IDEM, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2.^a ed., correcta e ampliada, vol. III, Lisboa, Editorial Presença, 1982.

- IDEM, *Portugal. A Emergência de uma Nação (das raízes a 1480)*, Lisboa, Edições Colibri, 2004.
- IDEM, “Veneza – As Dimensões de uma presença frente a um mundo tão mudado. Séculos XV e XVI”, *Ensaio e Estudos. Uma Maneira de Pensar*, 2.^a ed., vol. I, Lisboa, Sá da Costa, 2009, pp. 353-395.
- GONÇALVES, Iria, “Aspectos económico-sociais da Lisboa do século XV estudados a partir da propriedade régia”, *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia, 1996, pp. 11-60.
- IDEM, “Para o estudo da influência do Porto”, *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia, 1996, pp. 139-152.
- IDEM, “Uma realização urbanística medieval: o calçamento da Rua Nova de Lisboa”, *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia, 1996, pp. 117-137.
- GREENLEE, William Brooks, *The Voyage of Pedro Álvares Cabral to Brazil and India, from contemporary documents and narratives*, London, Printed for the Hakluyt Society, 1938.
- GUERREIRO, Luís Ramalhosa, *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996.
- GUERREIRO, Manuel Viegas, *Colombo e Portugal*, Lisboa, Edições Cosmos, 1994.
- HARDY-GUILBERT, Claire et. al., “Ports et commerce maritime islamiques. Présentation du Programme APIM (Atlas des ports et itinéraires maritimes du monde musulman)”, *Ports Maritimes et Ports Fluviaux au Moyen Age*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, pp. 79-97.
- HEERS, Jacques, *Escravos e Servidão Doméstica na Idade Média no Mundo Mediterrâneo*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1983.
- HENRIQUES, João Miguel, *Da Riviera Portuguesa à Costa do Sol (Cascais, 1850-1930). Fundação, Desenvolvimento e Afirmação de uma Estância Turística*, Lisboa, Edições Colibri, Câmara Municipal de Cascais, 2011.
- IKOR, Olivier, *Caravelles. Le siècle d’or des Navigateurs Portugais*, [s.l.], JC Lattès, 2010.
- JORDÃO, Patrícia, MENDES, Pedro, GONÇALVES, Alexandre, “Alto da Vigia (Colares, Sintra). Relatório dos Trabalhos Arqueológicos [de 2008]”, Depositado no Arquivo de Arqueologia do IGESPAR sob o código 2008/1 (584), 2009.
- LACERDA, Miguel, *Cascais Atlântico. Flora e fauna marinha*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2008.

- LACOSTE, Yves, *A Geografia serve antes de mais para fazer a Guerra*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1977.
- IDEM, *A Geopolítica do Mediterrâneo*. Trad. de Pedro Elói Duarte, Lisboa, Edições 70, 2006.
- LE GOFF, Jacques, “Na Idade Média: Tempo da Igreja e Tempo do Mercador”, *Para um Novo Conceito de Idade Média. Tempo, trabalho e cultura no Ocidente*, Lisboa, Editorial Estampa, 1980, pp. 43-60.
- LEITÃO, André Oliveira, “Do Garb al-Andalus ao «segundo reino» da «Coroa de Portugal»: território, política e identidade”, *Clio. Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa*, nova sér., vol. 16/17, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2007, pp. 69-104.
- IDEM, *O Povoamento no Baixo Vale do Tejo: entre a territorialização e a militarização (meados do século IX - início do século XIV)*. Dissertação de Mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011. Exemplar policopiado.
- LENCASTRE, F. Salles, *Estudo sobre as Portagens e as Alfandegas em Portugal (séculos XII a XVI)*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.
- LIMÃO, Paula, *Portugal e o Império Turco na área do Mediterrâneo (século XV)*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. I, Lisboa, 1994. Exemplar policopiado.
- LIROLA DELGADO, Jorge, *El poder naval de al-Andalus en lá época del califato omeya (siglo IV hégira/X era cristiana)*. Tesis Doctoral presentada a la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Granada, vol. I, Granada, 1991. Exemplar policopiado.
- LOUREIRO, Adolpho, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, V vols. [alguns dos quais com várias partes. Inclui igualmente vários vols. de atlas], Lisboa, Imprensa Nacional, 1904-1920.
- LOURENÇO, Manuel Acácio Pereira, *As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1964.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 4, 2.^a sér., n.º 61, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 13 de Mar. de 1954, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 5, 2.^a sér., n.º 69, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 10 de Jul. de 1954, p. 2.

- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 5, 2.^a sér., n.º 72, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 28 de Agosto de 1954, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 5, 2.^a sér., n.º 75, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 9 de Out. de 1954, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 5, 2.^a sér., n.º 76, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 23 de Out. de 1954, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 5, 2.^a sér., n.º 83, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 29 de Jan. de 1955, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 5, 2.^a sér., n.º 87, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 26 de Mar. de 1955, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 6, 2.^a sér., n.º 92, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 4 de Jun. de 1955, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 6, 2.^a sér., n.º 105, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 3 Dez. de 1955, p. 2.
- IDEM, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra*, ano 7, 2.^a sér., n.º 128, Cascais, Grupo Dramático e Desportivo de Cascais, 20 de Out. de 1956, pp. 2 e 7.
- MACEDO, Jorge Borges de, *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, 2.^a ed., rev. e ilustrada, vol. I, Lisboa, Tribuna, Instituto da Defesa Nacional, 2006.
- MACKIE, Charles Paul, *With the Admiral of the Ocean Sea. A Narrative of the First Voyage to the Western World, Drawn Mainly From the Diary of Christopher Columbus*, Chicago, A.C. McClurg and Co., 1891.
- MANTAS, Vasco Gil, “Vias e Portos na Lusitânia Romana”, *V Mesa Redonda Internacional Sobre a Lusitania Romana: Las Comunicaciones. Cáceres, Facultad de Filosofía y Letras. 7, 8, y 9 de noviembre de 2002*. Ed. de Jean-Gérard Gorges, Enrique Cerrillo y Trinidad Nogales Basarrate, Madrid, Ministério de Cultura, 2004, pp. 427-453.
- MARIN, Manuela, “La práctica del *ribat* en al-Andalus (ss. III-V/IXXI)”, *Fouilles de la Rábita de Guardamar I – El Ribat Califal. Excavaciones e investigaciones (1984-1992)*. Coord. de Rafael Azuar Ruiz, Madrid, Casa de Velasquez, 2004, pp. 191-201.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *A Sociedade Medieval Portuguesa. Aspectos de Vida Quotidiana*, 3.^a ed., Lisboa, Sá da Costa, 1974.
- IDEM, *Bretanha e Portugal no século XV*, sep. do *Arquipélago. História. Revista da Universidade dos Açores*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1995, pp. 21-28.

IDEM, “Estratificação Económico-Social de uma Vila Portuguesa da Idade Média”, *Ensaios de História Medieval Portuguesa*, 2.^a ed., Lisboa, Documenta Historica, Editorial Vega, 1980, pp. 121-133.

IDEM, *Guia do Estudante de História Medieval Portuguesa*, 2.^a ed., Lisboa, Editorial Estampa, 1979.

IDEM, *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2.^a ed. corrigida e aumentada, Lisboa, Editorial Presença, 1993.

IDEM, “Ideário para uma História Económica de Portugal na Idade Média”, *Ensaios de História Medieval Portuguesa*, 2.^a ed., Lisboa, Documenta Historica, Editorial Vega, 1980, pp. 17-50.

IDEM, *Introdução à História da Agricultura em Portugal. A questão cerealífera durante a Idade Média*, 2.^a ed., Lisboa, Edições Cosmos, 1968.

IDEM, *Notas para a História da Feitoria Portuguesa na Flandres, no século XV*, sep. de *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. 2, Milano, A. Giuffrè, 1962, pp. 440-476.

IDEM, “Para a História de Cascais na Idade Média – I e II”, *Novos Ensaios de História Medieval Portuguesa*, Lisboa, Editorial Presença, 1988, pp. 109-143.

IDEM, “Sintra e Cascais na Idade Média”, *Novos Ensaios de História Medieval Portuguesa*, Lisboa, Editorial Presença, 1988, pp. 144-153.

MARQUES, José, “Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, II sér., vol. XIV, Porto, Faculdade de Letras, 1997, pp. 91-121.

MARQUES, Maria da Graça Maia e VENTURA, Maria da Graça Mateus, *Foral de Vila Nova de Portimão 1504*. Act. do texto, introdução, notas e glossário de [...], Portimão, Câmara Municipal de Portimão, 1990.

MARTINS, Miguel Gomes, *Lisboa e a Guerra (1367-1411)*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001.

MATTOSO, José, *Identificação de um País. Ensaio sobre as origens de Portugal: 1096-1325*, 2.^a ed., vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1986.

IDEM, *D. Afonso Henriques*, Lisboa, Temas e Debates, 2007.

MATOS, Artur Teodoro de, *A armada das ilhas e a armada da costa no século XVI (Novos elementos para o seu estudo)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1990.

IDEM, *As Escalas do Atlântico no século XVI*, sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1988, pp. 3-29.

- MATOS, Jorge Luís, “As Viagens de Colombo e a Nautica Portuguesa de Quinhentos”, *Congreso Interncaional Cristóbal Colón, 1506-2006. Historia y Leyenda*. Coord. de Consuelo Varela, Palos de La Frontera, Universidad Internacional de Andalucía, 2006, pp. 27-50.
- MATOS, José Sarmiento de, *A Invenção de Lisboa*, liv. I – *As Chegadas*, Lisboa, Temas e Debates, 2008.
- IDEM, *A Invenção de Lisboa*, liv. II – *As Vésperas*, Lisboa, Temas e Debates, 2009.
- MENDONÇA, Manuela, *O Sonho da União Ibérica. Guerra Luso-Castelhana. 1475-1479*, Matosinhos, Quidnovi, 2007.
- MENESES, José de Vasconcellos e, *Armadas Portuguesas. Os Marinheiros e o Almirantado. Elementos para História da Marinha (século XII – século XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1989.
- MICAEL, Cristina, *O Sal no Estuário do Tejo. Plataformas de Transporte e Estrutura Comercial (séculos XIV-XVI)*. Dissertação de Mestrado em História Marítima apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011. Exemplar policopiado.
- MIGUÉNS, Maria Isabel N., *O Tombo do Hospital e Gafaria do Santo Espírito (Sintra): Funcionalidade e Intencionalidade*. Dissertação de Mestrado em Paleografia e Diplomática apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1995. Exemplar policopiado.
- MIRANDA, Jorge, “Joham das Regras e a doaçom de Cascãaes e do Reguego d’Hueiras”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 8, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1989, pp. 13-33.
- MONBEIG, Pierre, “Papel e Valor do Ensino da Geografia e de sua Pesquisa”, *Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira*, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1957, pp. 5-25.
- MONTEIRO, João Gouveia, “A formação marcial dos guerreiros medievais portugueses. A teoria e a prática”, *Actas do VIII Colóquio de História Militar. Preparação e formação militar em Portugal*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1999, pp. 51-58.
- IDEM, *A Guerra em Portugal nos Finais da Idade Média*, Lisboa, Editorial Notícias, 1998.
- MOREIRA, Manuel António Fernandes, *O Porto de Viana do Castelo na época dos Descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1984.

- IDEM, *Os Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1994.
- MOREIRA, Victor João de Sousa, *Sismicidade Histórica de Portugal Continental*, sep. da *Revista do Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica*, Lisboa, Mar. de 1984.
- MORENO, Humberto Baquero, *A Acção dos Almocreves no Desenvolvimento das Comunicações Inter-Regionais Portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, 1979.
- IDEM, “A Organização Militar em Portugal nos séculos XIV e XV”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, II sér., vol. VIII, Porto, Faculdade de Letras, 1991, pp. 29-41.
- IDEM, “A vagabundagem nos finais da Idade Média Portuguesa”, *Marginalidade e Conflitos Sociais em Portugal nos Séculos XIV e XV. Estudos de História*, Lisboa, Editorial Presença, 1985, pp. 24-60.
- IDEM, *A Batalha de Alfarrobeira. Antecedentes e Significado Histórico*, 2 vols., Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1979-1980.
- IDEM, “O assalto à judiaria grande de Lisboa em Dezembro de 1449”, *Marginalidade e Conflitos Sociais em Portugal nos Séculos XIV e XV. Estudos de História*, Lisboa, Editorial Presença, 1985, pp. 89-132.
- IDEM, “Ritmos de desenvolvimento da sociedade portuguesa nos séculos XIV e XV”, *Marginalidade e Conflitos Sociais em Portugal nos Séculos XIV e XV. Estudos de História*, Lisboa, Editorial Presença, 1985, pp. 13-23.
- MONJARDINO, João, “Identificada a Presença de Cravinho nos inícios de Quinhentos na vila de Cascais”, *Um Olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III – *Cascais na Época dos Descobrimentos*, Cascais, Associação Cultural de Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1989 pp. 59-64.
- MORISON, Samuel Eliot, *Admiral of the Ocean Sea. A Life of Christopher Columbus*. Maps by Erwin Raisz, drawings by Bertram Greene, Boston, Little, Brown, 1942.
- NEMÉSIO, Vitorino, *Obras Completas*, vol. IX – *Vida e Obra do Infante D. Henrique*, 6.^a ed., introd. de Luís Filipe F. R. Thomaz, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2006.
- NEVES, Bruno Gonçalves, “A Carga e a Descarga das Naus da Índia”, *Actas do Colóquio Jornadas do Mar 2004 – O Mar: um oceano de oportunidades*, Almada, Escola Naval, 2004, pp. 530-548.

OLIVEIRA, Julieta Teixeira Marques de, *Veneza e Portugal no Século XVI: Subsídios Para a Sua História*, Lisboa, Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2000.

PAÇO, Afonso do, FIGUEIREDO, Fausto J. A. de, “Esboço Arqueológico do Concelho de Cascais”, *Boletim do Museu-Biblioteca do Conde de Castro Guimarães*, n.º 1, Cascais, Comissão Administrativa do Museu-Biblioteca do Conde de Castro Guimarães, 1943, pp.

PAIVA, Rodrigo Tavares, *Zonas de Influência Portuárias (Hinterlands) e um Estudo de Caso em um Terminal de Contêineres com a Utilização de Sistemas de Informação Geográfica*. Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Industrial da PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2006, http://www2.dbd.pucRio.br/pergamum/tesesabertas/0412254_06_Indice.html [consultado a 20/08/2012].

PATO, Heitor Baptista, *Nossa Senhora do Cabo. Um Culto nas Terras do Fim*. Introd. de Vítor Serrão, Lisboa, Artemágica, 2008.

PAVIOT, Jacques, “As relações económicas entre Portugal e a Flandres no séc. XV”, *Oceanos*, n.º 4, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses Jul. 1990, pp. 28-34.

IDEM, *Bruges. 1300-1500*, Paris, Éditions Autrement, 2002.

IDEM, *Portugal et Bourgogne au XV^e siècle (1384-1482). Recueil de documents extraits des archives bourguignonnes*. Éd. présentée et commentée par [...], Lisbonne, Paris, Centre Cultural Calouste Gulbenkian, 1995.

PAVON MALDONADO, Basílio, *Ciudades y Fortalezas LusoMusulmanas. Crónicas de viajes por el sur de Portugal*, Madrid, Instituto de Cooperación con el Mundo Árabe, 1993.

PEDROSA, Fernando Gomes, “Alguns documentos inéditos sobre caravelas e galeões portugueses do séc. XVI”, comunicação apresentada na Academia de Marinha em 21 de Abril de 2009, p.1, http://www.marinha.pt/PT/amarinha/actividade/areacultural/academiademarinha/Documents/textos_conferencias/21ABR09.pdf [consultado a 25/10/2010].

IDEM, “As Devoções Marinheiras através dos Tempos [I]”, *Anais do Clube Militar Naval*, ano 116, vol. CXVI, Lisboa, Clube Militar Naval, Out-Dez. de 1986, pp. 553-591.

- IDEM, “As Devoções Marinheiras através dos Tempos [II]”, *Anais do Clube Militar Naval*, ano 117, vol. CXVII, Lisboa, Clube Militar Naval, Jan-Mar. de 1987, pp. 9-34.
- IDEM, *Algumas Prováveis Inovações de Origem Portuguesa das Técnicas e Tácticas Navais durante a Expansão Marítima*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2002.
- IDEM, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, Marinheiros e Corsários*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2000.
- PEREIRA, João Cordeiro, “Importações de ocasião em Cascais nos anos de 1530 e 1531”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 6, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1987, pp. 73-83.
- IDEM, *Para a História das Alfândegas em Portugal no início do século XVI (Vila do Conde – organização e movimento)*, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1983.
- IDEM, *Portugal na Era de Quinhentos. Estudos vários*, Cascais, Patrimonia, 2003.
- PICARD, Christophe, *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997.
- IDEM, *La mer et les Musulmans d'occident au Moyen Age (VIII-XIII siècle)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997.
- IDEM, *Le Portugal musulman (VIII – XIII siècle), L'Occident d'al-Andalus sous domination islamique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2000.
- IDEM, “Les Défenses Côtières de la Façade Atlantique d'Al-Andalus”, *Zones Côtières Littorales dans le Monde Méditerranéen au Moyen Age: défense, peuplement, mise en valeur. Actes du colloque international organisé par l'École française de Rome et la Casa de Velázquez. Rome. 23-26 Octobre 1996*, Madrid, Casa de Velázquez, 2001, pp. 163-176.
- PICARD, Christophe, FERNANDES, Isabel Cristina Ferreira, “La Défense côtière à l'époque musulmane: l'exemple de la presqu'île de Setúbal”, *Archéologie Islamique*, n.º 8, Paris, 1999, pp. 67-94.
- PIMENTA, Frederico Coelho, “Subsídios para o estudo do material ânforico conservado no Museu Regional de Sintra”, *Sintria. Revista de Estudos de Arqueologia, Arte e Etnografia*, vols. 1-2, t. I, 1982-83, Sintra, Câmara Municipal de Sintra, pp. 117-150.

- PINTO, Sara Maria Costa, *Caminha no século XVI: estudo sócio-económico. Dos que ganhão suas vidas sobre as agoas do mar*. Tese de Mestrado em Estudos Locais e Regionais apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2008.
- POLÓNIA, Amélia, *A Expansão Ultramarina Numa Perspectiva Local. O Porto de Vila do Conde no Século XVI*. Pref. de José Francisco Marques, 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007.
- IDEM, “Les petits ports dans le système portuaire européen a l’âge moderne (XVIe.-XVIIIe. siècles)”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, III sér., vol. 9, Porto, Faculdade de Letras, 2008, pp. 27-51.
- IDEM, “O Porto de Vila do Conde no século XVI. Depoimentos históricos e perspectivas cartográficas”, *O Litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI-XVIII). Um ponto da situação historiográfica*, Porto, Instituto de História Moderna, Centro Leonardo Coimbra, 2002, pp. 145-164.
- IDEM, *Vila do Conde. Um Porto Nortinho na Expansão Ultramarina*. Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2 vols., Porto, 1999. Exemplar policopiado.
- QUINTÃO, José C. Vasconcelos, “A Cascais, para nunca mais...?”, *Monumentos. Cidades. Património. Reabilitação*, n.º 31, Lisboa, Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Abril de 2011, pp. 6-23.
- RADULET, Carmen, “As Viagens de Diogo Cão: um problema ainda em aberto”, *VI Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 105-119.
- RAMALHO, Américo da Costa, *Estudos sobre a Época do Renascimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1969.
- RAMALHO, Margarida Magalhães, “A defesa de Cascais”, *Monumentos. Cidades. Património. Reabilitação*, n.º 31, Lisboa, Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Abril de 2011, pp. 34-45.
- IDEM, “A Fortaleza de Nossa Senhora da Luz”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município de Cascais*, n.º 10, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1991, pp. 27-40.
- IDEM, “A Torre de Cascais”, *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 7, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1988, pp. 69-75.
- IDEM, *Fortificações Marítimas*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2010.

- RAU, Virgínia, *Feiras Medievais Portuguesas (subsídios para o seu estudo)*, Lisboa, Editorial Presença, 1982.
- IDEM, “Fontes para o estudo da Economia Marítima Portuguesa”, *Estudos de História Económica*, Lisboa, Edições Ática, 1961, pp. 63-87.
- IDEM, *Portugal e o Mediterrâneo no século XV. Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1973.
- RAVENSTEIN, E. G., “The Voyages of Diogo Cão and Bartholomeu Dias, 1482-88”, *The Geographical Journal*, vol. 16, n.º 6, [London], Dec. 1900, pp. 625-655.
- RIBEIRO, Orlando, *Aspectos e Problemas da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, Centro de Estudos Políticos e Sociais, 1962.
- IDEM, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo crítico*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1977.
- IDEM, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico. Esboço de Relações Geográficas*, 7.^a ed., rev. e ampliada, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1997.
- ROCHA, Rogério Bordalo da, KULLBERG, José Carlos, *A Geologia na Toponímia e na História da Cidade de Lisboa*, sep. das 4.^{as} Jornadas de Toponímia de Lisboa. Lisboa, 9-11 Maio 2001, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2004, pp. 1-27.
- RODRIGUES, Adriano Vasco, “Judeus Portuenses no desenvolvimento económico dos portos atlânticos na Época Moderna”, *Revista de História*, vol. II, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1979, pp. 19-26.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan António, “Historia y evolución de los puertos en la Edad Moderna”, *Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Moderna curso de verano (U.I.M.P., Universidade de A Coruña). Ferrol, 18 a 21 de Julio de 1994*. Coord. por Víctor Alonso Troncoso, Coruña, Universidade da Coruña, 1995, pp. 147-155.
- RUBIM, Nuno José Varela, *A Defesa Costeira dos Estuários do Tejo e do Sado desde D. João II até 1640*, Lisboa, Prefácio, 2011.
- SABUGOSA, Conde de, *O Paço de Sintra*. Reimp. anastática da ed. original, Sintra, Câmara Municipal de Sintra, 1989-1990.
- SAMPAIO, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos*, vol. II – *As Póvoas Marítimas*, Lisboa, Documenta Histórica, Editorial Vega, 1979.
- SANCEAU, Elaine, *D. João II*. Trad. por António Álvaro Dória, Porto, Civilização, 1952.

- SANCHEZ-ALBORNOZ, Cláudio, *Normandos en España durante el siglo VIII?*, sep. de *Cuadernos de Historia de España*, Buenos Aires, Instituto de Historia de España, 1957, pp. 304-316.
- SANT'ANA, António H. de, *Apontamentos para a história dos pilotos da barra de Lisboa*, Lisboa, Tipografia Gomes & Rodrigues, 1957.
- SANTOS, Cândido dos, *Os Jerónimos em Portugal. Das origens aos fins do século XVII*, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1980.
- SANTOS, Reynaldo dos Santos, *A Tomada de Lisboa nas Iluminuras Manuelinas*, 2.^a ed., Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1970.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Relações Históricas entre Portugal e a França (1430-1481)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1977.
- SIDARUS, Adel, REI, António, “Lisboa e seu termo segundo os geógrafos árabes”, *Arqueologia Medieval*, n.º 7, Porto, Edições Afrontamento, 2001, pp. 37-72.
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Estudo Historico Hydrographico sobre a Barra e o Porto de Lisboa*, tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893.
- SILVA, Joaquim Candeias, CASTELO BRANCO, Manuel da Silva, *A Beira Baixa na Expansão Ultramarina (Séculos XV-XVII). Subsídios históricos*, Lisboa, Câmara Municipal de Belmonte, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- SILVA, Jorge Moreira da, “Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349)”, *Revista Militar*, Set. de 2009, <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=469> [consultado a 10/05/2011].
- SILVA, Manuel Eugénio da, CARDOSO, Guilherme, *Naufraques e Acidentes Marítimos no Litoral Cascalense*, Cascais, Junta de Freguesia de Cascais, 2005.
- SILVA, Rodrigo Banha da, *As “Marcas de Oleiro” em Terra Sigillata da Praça da Figueira: uma contribuição para o conhecimento da economia de Olisipo (séc. I a.C. – séc. II d. C.)*. Tese de Mestrado em Arqueologia apresentada ao Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2005. Exemplar policopiado.
- SILVEIRA, Ana Cláudia, “The Port City of Setúbal (Portugal) under the Control of the Order of Santiago (1400-1550)”, *The Military Orders*, vol. 5 – *Politics and Power*. Ed. by Peter W. Edbury, Farnham, Ashgate, 2012, pp. 413-426.
- SOLEDADE, Arnaldo, Sines. *Terra de Vasco da Gama*, Setúbal, Junta Distrital de Setúbal, 1973.

SOUSA, Armindo de, *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, vol. II, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto, 1990.

SOUSA, Élvio Melim de, *Presença de “Terra Sigillata” Clara com decoração de relevos aplicados na Villa de Santo André de Almoçageme (Freg. de Colares, conc. de Sintra)*, sep. de *Setúbal Arqueológica*, vol. IX-X, 1992, pp. 385-390.

IDEM, “Ruínas Romanas de St.º André de Almoçageme”, *Actas do Seminário O Espaço Rural na Lusitânia. Tomar e o seu Território, 17 a 19 de Março 1989*, Tomar, Centro de Estudos de Arte e Arqueologia da Escola Superior de Tecnologia de Tomar, 1992, pp. 85-91.

IDEM, *Terra Sigillata Hispânica Tardia da Villa de Santo André de Almoçageme (Colares, Sintra)*, sep. de *Artefactos*, vol. I, 1992, pp. 16-21.

SOUSA, João Figueira de, *O Porto do Funchal no Contexto do Sistema Portuário Insular Regional. As Infraestruturas, os Tráfegos e as Funções Portuárias*. Dissertação de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, especialidade de Planeamento e Gestão do Território, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2004. Exemplar policopiado.

SOUSA, João Silva de, *A Casa Senhorial do Infante D. Henrique*, Lisboa, Livros Horizonte, 1991.

STÖCKLY, Doris, *Le Système de l'Incanto des Galées du Marché à Venise (fin XIIIe-milieu XVe siècle)*, Leiden, New York, Cologne, E. J. Brill, 1995.

SZÁSZDI LÉON-BORJA, István, “Los Pinzón y los Mareantes Palenses entre las Paces de Tordesillas y el Descubrimiento del Brasil. Un Estudio y dos Documentos Inéditos”, *Clio. Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa*, nova série, vol. 6, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2002, pp. 9-34.

TOVAR, Conde de, *Portugal e Veneza na Idade Média (até 1495)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1933.

VARELA MARCOS, Jesus, LEÓN GUERRERO, M.ª Montserrat, *El Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)*, Valladolid, Diputación de Valladolid et al., 2003.

VICENTE, Paulo, *A Violência na cronística sobre Marrocos nos séculos XV-XVI: representações e vivências*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2007. Exemplar policopiado.

VIEGAS, João da Cruz, “Histórica importância da Pescaria e Pescadores de Cascais”, *Boletim da Pesca*, n.º 21, Lisboa, Sociedade Industrial de Tipografia, Dez. de 1948, pp. 43-53.

IDEM, *O Comércio Quinhentista na Vila e Porto de Cascais*, Cascais, Museu Biblioteca do Conde Castro de Guimarães, 1940.

VIGNAUD, Henry, *Toscanelli and Columbus. The letter and chart of Toscanelli on the route to the Indies by way of the West*, London, Sands & Co., 1902.

VILARINHO, Luísa, *De Lisboa a Cascais. Rostos, Liberdade e Medicina*, [Lisboa], [s.n.], 2008.

VITERBO, Sousa, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses. Séculos XVI e XVII*. Introd. de José Manuel Garcia, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.

IDEM, “Uma Expedição Portuguesa às Canárias em 1440”, *Archivo Historico Portuguez*, 2.ª ed., vol. I, n.º I, Lisboa, Imprensa Libanio da Silva, 1920, pp. 340-348.

VÍTOR, Luís Mendes, “A Sismologia e a Dinâmica Planetária”, *Prevenção e Protecção das Construções contra Riscos Sísmicos*, Lisboa, Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, 2004, pp. 25-52.

